26
Aanbesteding openbaar vervoer in Limburg

Aan de orde is het **debat** over **de rol van NS bij de aanbesteding van openbaar vervoer in Limburg**.

De **voorzitter**:
Ik heet alle aanwezigen van harte welkom, in het bijzonder de minister van Financiën en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu. Er hebben zich negen sprekers gemeld. De spreektijd per fractie is zes minuten. We hebben zojuist afgesproken dat elk Kamerlid maximaal drie keer mag interrumperen bij een ander Kamerlid. Eén interruptie bestaat uit een vraag en een eventuele vervolgvraag.

Als eerste is het woord aan de heer Van Helvert van het CDA.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Elke dag staan alle medewerkers van de Nederlandse Spoorwegen klaar voor de reiziger. Conducteurs, machinisten, schoonmaakpersoneel: zij kunnen er niets aan doen dat de top van de Nederlandse Spoorwegen vals heeft gespeeld. Ook vandaag zullen er harde woorden vallen over de NS. Die harde woorden slaan op de top en niet op de prestaties van alle toegewijde medewerkers.

De NS-top heeft vals gespeeld bij de aanbesteding. Het kabinet wist het al lang. Er lag een rapport in de la bij de NS, bij de minister van Financiën, bij de staatssecretaris van I en M en bij de ACM, en niemand heeft het rapport eruit gehaald. Op vele momenten hebben regionale vervoerders, maar ook de Kamer, de provincie en de ACM aan de bel getrokken, maar het kabinet deed niets. Nu is de directeur opgestapt na een pittig gesprek met de minister, maar daarmee is de kous niet af.

Op 10 oktober 2014 doet de rechtbank van Maastricht uitspraak in het kort geding tegen de provincie Limburg. Uit het vonnis blijkt heel duidelijk dat het probleem bij de Spoorwegwet ligt, waarin staat dat het gelijke speelveld tussen NS en de andere vervoerders een verantwoordelijkheid van de rijksoverheid is. Heeft de staatssecretaris als stelselverantwoordelijke contact gezocht met de provincie naar aanleiding van deze uitspraak van de rechter? Waarom ondernam de staatssecretaris geen actie? Op dat moment kon het nog, omdat de aanbesteding nog niet gesloten was. Dat wist het ministerie. Is de staatssecretaris van mening dat een uitspraak van de rechtbank niet zomaar genegeerd kan worden?

Op 27 januari 2015 kondigt de ACM bij de NS aan dat zij voornemens is om NS te veroordelen wegens overtreding van de Spoorwegwet en spreekt zij de verwachting uit dat dit besluit uiterlijk 6 februari openbaar kan worden gemaakt. Dat is dus vóór de gunning door Limburg. Het was toen dus gewoon bekend. Als niemand het daarvoor geweten had, was het toen wel zo. Wanneer, op welke datum, heeft de directie van de NS dit gemeld aan de staatssecretaris? Die vraag stel ik ook aan de minister van Financiën. Wanneer is er tussen beide bewindspersonen contact geweest over dit besluit van de ACM? Wat was het product van dit overleg? Waarom heeft de staatssecretaris geen actie ondernomen en het proces dat verkeerd liep, laten gaan?

Op 8 februari 2015 blokkeert de NS de openbaarmaking door daartegen een voorlopige voorziening te treffen. Daardoor kon de provincie Limburg alsnog niet geïnformeerd worden over de door de ACM geconstateerde overtredingen. Wanneer wisten beide bewindspersonen dat de NS dit gedaan had? Waarom hebben de staatssecretaris van I en M en de minister van Financiën niet ingegrepen na deze truc van de NS? Inmiddels, toen het kwaad was geschied, liet de NS immers weten dat ze het bezwaar wilde laten varen. Het ministerie wist dat Limburg een aanbesteding afrondde met de partij die de Spoorwegwet overtreden zou kunnen hebben.

Op 10 februari gunt de provincie Limburg de opdracht aan Abellio. De provincie weet dan nog steeds niets van het ACM-rapport. Delen de bewindspersonen de gedachte dat de beslissing van Limburg anders was uitgevallen als Limburg wel van het rapport had geweten?

Op 10 maart stuurt Veolia een afschrift van de relevante documenten waarover het zelf beschikt aan de staatssecretaris van I en M en de minister van Economische Zaken. Veolia meldt dat de ACM het besluit niet publiceert omdat de NS zich daartegen verzet. Twee dagen later stuurt de ACM dat besluit naar de staatssecretaris en de minister. Maar op 19 maart schrijft de staatssecretaris aan Veolia een kort antwoordbriefje waarin staat dat zij ontstemd is over het feit dat Veolia de stukken aan haar toegestuurd heeft. Was de staatssecretaris alleen ontstemd over de brief van Veolia of ook over het ACM-rapport en de NS? Als zij daar ook ontstemd over was, waarom deelde zij dit dan niet mee en liet zij het bij dit korte briefje? Waarom hield de staatssecretaris wederom een ACM-rapport in de diepe, diepe NS-lade? Liggen daar nog meer rapporten over problemen bij de spoorwegen waarvan wij af moeten weten?

Intussen heeft de Kamer op 28 april 2015 vragen gesteld over de Spoorwegwet. Bij de antwoorden blijkt dat de staatssecretaris weet van het ACM-besluit en zelfs van de fraude die was geconstateerd bij de NS-dochters. Toch stelt zij nog steeds de provincie verantwoordelijk voor de aanbesteding, terwijl de rechter allang iets anders gezegd heeft. Het mag duidelijk zijn dat dit een onjuiste veronderstelling is geweest van de staatssecretaris. Voor het gelijke speelveld is zij verantwoordelijk. Waarom heeft de staatssecretaris gedaan alsof er niets aan de hand was? Is de staatssecretaris nog steeds van mening dat zij niet verantwoordelijk is voor het gelijke speelveld?

Op 27 mei was de tweede termijn van behandeling van de Spoorwegwet. Ik diende samen met mevrouw De Boer van de VVD een amendement in om de positie van de ACM te versterken. De staatssecretaris ontraadde het, omdat zij het niet nodig vond en omdat er geen aanleiding was dat er iets fout kon gaan. Waarom heeft de staatssecretaris dat amendement ontraden, terwijl zij wist wat er allemaal al was misgegaan? Hoe is het mogelijk dat dit gebeurt?

De minister van Financiën benoemt de raad van commissarissen van de NS. De raad van commissarissen heeft er altijd bij gezeten, maar komt pas in actie als de minister de directie van de NS bij hem op het matje roept. Hoe beoordeelt de minister het functioneren van de raad van commis-

sarissen? Is er contact geweest met de raad van commissarissen over deze situatie?

De minister van Financiën spreekt in de pers van een verziekte cultuur bij de Nederlandse Spoorwegen. Wat zijn de oorzaken die hem tot deze uitspraak leidden? Geldt het voor alle werkniveaus of alleen voor de top van de NS? Hoe gaat de minister van Financiën deze herstellen?

Samenvattend: De NS-top heeft vals gespeeld, het kabinet wist ervan, de Kamer heeft er vaak naar gevraagd, en het personeel en de provincie zijn de dupe. Het CDA wil dat de staatssecretaris en de minister voor 1 juli 2015 een feitelijk chronologisch overzicht overhandigen met alle informatie die op de ministeries binnenkwam. Het CDA wil ook weten welke acties op welk moment vanuit de ministeries zijn ondernomen. Voordat de Kamer allerlei oplossingen gaat aandragen, wil ik eerst dat we dit op orde hebben, want deze zaak spoort niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Van de aanvrager van dit debat verwacht ik dat hij zegt wat er moet gebeuren. Ik hoor een heel gedetailleerde aanklacht over dit specifieke moment, terwijl het CDA de laatste twintig jaar op allerlei momenten betrokken was bij het veroorzaken van deze ongelooflijk complexe puzzel rond het spoor in Nederland. Zowel in de Kamer als in het kabinet speelde het CDA een rol. Is dit hele debat alleen door de heer Van Helvert ingezet om het kabinet te vragen om een feitenrelaas?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb het debat aangevraagd en heb gevraagd om een ruimere spreektijd. Er is één minuut bijgekomen. In die korte tijd heb ik zo veel mogelijk tekst geduwd, door in heel hoog tempo te spreken. Meer ging niet. Mijn vraag om feiten is overigens niet van dit jaar, maar van veel eerder. De casus van de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg, waarvan het personeel in Limburg en de provincie de dupe zijn geworden, is de aanleiding geweest voor dit debat. Wij willen van de staatssecretaris en de minister een feitenrelaas, zodat wij als volksvertegenwoordiger goed kunnen controleren wat hier is misgegaan, opdat we vooruit kunnen kijken en opdat het nooit meer zal gebeuren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dus wij houden dit hele debat omdat de aanvrager een feitenrelaas wil? Er zijn in die twintig jaar ongelooflijk veel onderzoeken en rapporten naar het functioneren van de NS en het spoor geweest. Daar is ook het CDA in allerlei verschillende vormen bij betrokken geweest. Toen wij naar de Kamer kwamen, ging ik ervan uit dat het CDA met iets meer zou komen dan met de vraag om een feitenrelaas. Is dat echt het enige wat het CDA nu wil hebben? Wil het CDA een feitenrelaas en kunnen we dan naar huis?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee. Als mevrouw Van Tongeren goed heeft opgelet, heeft zij gehoord dat ik 22 vragen heb gesteld. Dat is meer dan alleen een vraag om een feitenrelaas. Ik wil die vragen gerust herhalen.

De **voorzitter**:
Nee hoor!

De heer **Van Helvert** (CDA):
De voorzitter zegt dat dit niet hoeft, maar ik herhaal wel dat ik om meer heb gevraagd dan een feitenrelaas alleen.

De heer **Bashir** (SP):
Ook ik ben naar dit debat gekomen met de verwachting dat de heer Van Helvert met meer zou komen, allereerst met een excuus. Wat we nu hebben, marktwerking op het spoor, staatsbedrijven die elkaar beconcurreren, staatsbedrijven die vals spelen, is het product dat we te danken hebben aan de inzet van de CDA-fractie van de afgelopen twintig jaar. Marktwerking, elkaar beconcurreren, elkaar voor de rechter dagen, dat is toch wat zij wilde hebben en wat zij ook heeft gekregen? Kan de heer Van Helvert daarop ingaan?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Marktwerking is niet het probleem hier. Het probleem zijn de dubbele petten en de dubbele belangen. Dat is iets anders. Als we dit debat op deze manier gaan voeren, gaan we eraan voorbij dat we ook een verantwoording willen hebben van het kabinet, want dat heeft een verantwoordelijkheid in dezen, is regelgever in dezen, is concessieverlener voor het hoofdrailnet en dient in te gaten te houden hoe het gelijke speelveld daadwerkelijk wordt behouden.

De heer **Bashir** (SP):
Het is echt bizar. Uiteraard heb ik zo mijn vragen; die zal ik zo stellen aan het kabinet. Ik vraag de CDA-fractie om ook stil te staan bij haar eigen rol. Hetgeen we nu hebben, die marktwerking waarop niemand zat te wachten, hebben we mede te danken aan de CDA-fractie. Ik vind het jammer dat de heer Van Helvert daarbij niet wil stilstaan.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik wil daar heel graag bij stilstaan. Kijkend naar wat wij willen voor de toekomst wil ik nog vele debatten voeren. Ik weet zeker dat dit niet het laatste debat is en dat die vragen zeker nog naar voren komen. In eerste instantie wil ik niet dat wij ons verschuilen in de toekomst, maar dat we eerst bekijken wat er in dit geval, waarvoor ik het debat heb aangevraagd, is misgegaan. Het kabinet zal daarom antwoord moeten geven op de vragen van de CDA-fractie.

De heer **Madlener** (PVV):
De heer Van Helvert zegt dat marktwerking niet het probleem is, maar ik wil graag van hem weten of de CDA-fractie nu al die conclusie trekt. Als ik alle problemen van de afgelopen tien jaar bekijk, van de Fyra tot deze aanbesteding, lijkt het allemaal te gaan om mislukte marktwerking. Ik begrijp dat de heer Van Helvert eerst de feiten boven tafel wil krijgen in deze zaak, maar als ik ...

De **voorzitter**:
Zullen we die vraag eerst doen?

De heer **Madlener** (PVV):
De vraag is of de CDA-fractie al op voorhand de conclusie trekt dat het niet aan de marktwerking ligt of dat zij eerst dit debat wil afwachten en daarna conclusies trekt. Voor ons staat wel bovenaan dat marktwerking een belangrijke oorzaak is van deze ellende.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik snap het punt van de heer Madlener. Ik heb gezegd dat dit niet het laatste debat is. Zeker de rol van de markt komt wat mij betreft terug in een ander debat. Ik heb dit debat aangevraagd om in eerste instantie het kabinet rekenschap te laten geven over wat het wel en niet gedaan heeft. Dat is uiteindelijk de rol die wij hebben. De Tweede Kamer richt de NS niet in, maar vraagt de staatssecretaris en de minister om verantwoording af te leggen.

De heer **Madlener** (PVV):
Dus de CDA-fractie sluit toch niet uit dat de manier waarop wij het hebben georganiseerd op het spoor, inclusief de marktwerking, mogelijk mede oorzaak is van alle problemen. Dat is toch iets anders dan wat ik de heer Van Helvert net hoorde zeggen. Gelukkig.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, wat dat betreft sluit ik helemaal niets uit en ga ik open die debatten in. Ik zeg wel dat op dit punt de dubbele petten meer het probleem zijn dan de marktwerking. Marktwerking hebben we in Nederland op een heleboel verschillende plaatsen, niet alleen op het spoor. Op heel veel plaatsen gaat het ook erg goed.

De heer **Klein** (Klein):
De heer Van Helvert begon zijn betoog met de uitspraak dat er harde woorden zijn gevallen over de top van de NS. Vervolgens stelde hij een aantal vragen. De antwoorden daarop hebben we eigenlijk al gehad. We hebben een heel pakket aan feitelijke vragen ingediend en ook antwoorden daarop gekregen. Het blijft vervolgens maar een beetje hangen. Wat vindt de heer Van Helvert van de rol van de NS in dit verhaal?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik heb volgens mij 22 vragen gesteld; het kunnen er iets meer zijn. De heer Klein zegt dat we de antwoorden daarop al hebben gekregen, maar op deze vragen heb ik nog geen antwoord gekregen. Onze eerste verantwoordelijkheid is het bevragen van de staatssecretaris en de minister. Dat is onze rol. Mijn fractie heeft al eerder laten weten dat het dieptreurig is wat de NS heeft misdaan en dat we dat niet willen in Nederland. Het feit dat de NS in eerste instantie vals speelt, is eigenlijk al heel erg. Het is fijn dat de heer Klein hiernaar vraagt, want dan kan ik zeggen hoe verschrikkelijk ik dat vind. Vervolgens blokkeerde de NS het rapport dat daarover werd gemaakt en wilde ze het naar buiten brengen van dat rapport ook tegenhouden tot nadat de provincie Limburg de gunning had gedaan. Dat is nog erger. Als ze echt niet anders kunnen ...

De **voorzitter**:
Dank u wel. Ik heb u uw antwoord duidelijk horen geven, dus ik geef nu het woord aan de heer Klein, en dan krijgt u daarna weer het woord.

De heer **Klein** (Klein):
Als de NS volgens u dus vals speelt, wil ik graag dat u duidt waardoor de situatie ontstaat dat de NS vals speelt. Dat zit 'm niet alleen in de dubbele petten, maar ook in het systeem van aanbestedingen en in de rolverdeling bij het regionaal spoorvervoer en de concessie voor het hoofdrailnet voor de NS. Kunt u daarop ingaan? Betekent dat dus dat de NS ook vals speelt als gevolg van het systeem dat we met elkaar hebben opgetuigd?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik ben van mening dat vals spelen, ook los van het systeem, een attitude en een cultuur betreft. Je kunt wel helemaal terug willen naar een staatsbedrijf, maar heb je dan de garantie dat er niets misgaat? Dat lijkt mij van de gekke. Die discussie wil ik echter pas later voeren, omdat ik eerst vragen wil stellen. Onze eerste taak als volksvertegenwoordigers is namelijk de bewindspersonen ter verantwoording roepen over wat zij gedaan en niet gedaan hebben. Daarover heb ik zojuist vele vragen gesteld en daar wil ik graag antwoord op krijgen. Ik heb al gezegd dat dit niet het laatste debat of de laatste instantie is met betrekking tot dit onderwerp, en wij zullen onze inbreng daarvoor altijd stevig leveren.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Na alle commotie van vorige week pakte ik er dit weekend het jaarverslag van de NS nog eens bij. Daarin staat het volgende. "Wij (...) sporen iedereen aan samen aan oplossingen te werken voor het algemeen maatschappelijk belang. (...) Als we het samen doen, zijn er geen winlosesituaties meer, maar alleen maar win-win." Hoe groot is het harde contrast met de woorden van de minister van Financiën: een zwak ontwikkeld normbesef, verwerpelijk gedrag, een gebrek aan alertheid en onethisch en normloos handelen. Uit zijn brief doemt een beeld op van geel-blauwe zonnekoningen beschermd door Vadertje Staat. Na al die misstanden in Limburg kan Vadertje Staat niet langer passief toekijken. D66 vindt dan ook het opzeggen van het vertrouwen in topman Huges een terechte eerste stap. Naast zijn eigen handelen is hij immers verantwoordelijk voor de cultuur binnen zijn organisatie, een cultuur waarin 80% van de waarheid ook de waarheid was.

Maar na het vertrek van Huges blijven nog heel veel vragen liggen. De topman is natuurlijk verantwoordelijk, maar waar was het toezicht op zijn handelen? Waar was de staatssecretaris van I en M? Waar was de raad van commissarissen? Waar was de minister van Financiën, de eigenaar van NS? Minister Dijsselbloem kreeg pas op 31 mei het besluit van de ACM, zegt hij. De Telegraaf bracht het nieuws echter al op 5 maart. Diezelfde dag zette de Kamer een debat op de agenda. Op 6 maart maakte de ACM bekend dat de NS de Spoorwegwet had overtreden. Als de ACM daarmee komt, zijn dat geen lichtzinnige beschuldigingen. Waarom deed de minister niks? Waarom heeft de minister op 6 maart niet direct met de NS gebeld? Waarom geloofde hij Timo Huges

op zijn blauwe ogen toen hij zei dat de NS zich niet herkende in het besluit van de ACM? Was dat niet een beetje naïef?

Dat was maart. Toen werd het april. Op 28 april zei de voormalig topvrouw van Qbuzz op tv dat de NS-top volledig op de hoogte was van de schijnconstructie met de medewerker van Veolia. Sterker nog, de NS had haar zelfs aangezet tot het verzwijgen van de waarheid. Waarom deed de minister toen ook niets? Waarom heeft de minister toen niet met de NS gebeld voor opheldering? Welke actie heeft hij ondernomen tegen de raad van commissarissen? Hoe moet ik de passieve houding van de minister rijmen met zijn eerdere belofte? De minister heeft de Kamer namelijk meermaals beloofd dat hij er als aandeelhouder voor zou zorgen dat de NS zich aan de wet zou houden, zoals wij allemaal moeten doen. Maar het kabinet is op zijn handen blijven zitten. Uit niets blijkt dat de minister zich als een actief aandeelhouder heeft opgesteld. Of wel? En hoe dan?

Ik wil ook graag een reflectie van de minister op de raad van commissarissen. Houden die wel actief toezicht? Waarom staat er in de brief niets over hun rol? Nu wordt er een derde directeur benoemd. Die moet er dan opeens voor gaan zorgen dat de NS zich nu wel aan de wet gaat houden, terwijl de hele topstructuur vorig jaar nog op de schop is gegaan. De raad van commissarissen was nauw betrokken bij het drastisch herzien van de topstructuur. Wat zegt het over de raad van commissarissen — sommigen zijn overigens al heel lang in dienst — dat zij al die problemen hebben gemist? Zijn zij niet onderdeel van het cultuurprobleem bij de NS? Heeft de minister nog wel vertrouwen in die commissarissen en waarop baseert hij dat?

De staatssecretaris moet ervoor zorgen dat deze situatie niet ten koste gaat van de reiziger. Oneerlijke concurrentie lijkt mij niet in het belang van de reiziger, maar de staatssecretaris blijft oorverdovend stil. Zij kreeg het besluit al op 12 maart. Heeft zij op enig moment gedacht: tjee, dit is heftig; de NS overtreedt de wet en de NS-top weet daarvan, dus misschien moet ik mijn collega van Financiën eens informeren of de NS-top op het matje roepen? Waarom heeft de staatssecretaris het ACM-rapport in de bureaula gelegd? Waarom heeft zij niet gebeld met de minister van Financiën, haar kabinetsgenoot en partner in relatie tot de NS? Waarom heeft de staatssecretaris zo lang niets gedaan?

Terugkijken, zoals ik net heb gedaan, doe je om met de juiste oplossingen te kunnen komen. Wat D66 betreft moeten er drie dingen gebeuren. Een. De NS moet dringend schoon schip maken en daarbij moet ook naar de raad van commissarissen worden gekeken. Is de minister daartoe bereid?

Twee. Terwijl dit alles gebeurt — en we weten allemaal dat het een traject is dat niet morgen gereed zal zijn — moet er een pas op de plaats gemaakt worden. Het kabinet zegt dat het geen aanwijzingen heeft over onregelmatigheden bij andere concessies. Maar in Overijssel heeft Syntus in maart nog moeten dreigen met een kort geding omdat deze vervoerder geen informatie kreeg over reizigers die de NS wel kreeg. Weer is er dus onduidelijkheid. Wij kunnen daar geen besluit over nemen, maar wij kunnen wel voor alle zekerheid zeggen: pas op de plaats; laat de NS niet meedoen aan regionale aanbestedingen totdat de boel op orde is. Dan hebben wij weer een andere situatie.

Drie. De diepere oorzaak van de problemen is natuurlijk de dubbele pet van de NS. De dubbelrol van verhuurder en huurder is onzuiver. Daarmee bind je de kat op het spek. Dan is het wachten op het volgende misverstand. D66 wil geen symptoombestrijding, maar structurele oplossingen. Scheid de dubbele petten. Breng de stations waar NS concurreert onder bij ProRail. Is de minister bereid om dit te onderzoeken?

Ondanks al deze misverstanden zetten de medewerkers van de NS zich met hart en ziel in voor de reiziger. Dit moet ook voor hen heel moeilijk zijn en daarom wens ik hun hiermee heel veel succes.

De heer **Bashir** (SP):
Wij debatteren in de Kamer vaak over het spoor en de reizigers. Wij zeggen dan altijd: wij zetten de reiziger centraal, wij zetten de reiziger op één. Nu hoor ik mevrouw Van Veldhoven van de fractie van D66 hier voorstellen om de stations bij de NS weg te halen. Dan vraag ik mij af wat het probleem is met de stations. Die zien er vaak schoon uit. De voorzieningen zijn op orde. De NS beheert de stations op een goede manier. Er wordt dividend uit gehaald dat aan de Staat wordt afgegeven. We hebben daar met z'n allen profijt van. Kan mevrouw Van Veldhoven mij uitleggen wat het probleem met de stations is?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het probleem is — en dat staat ook in het ACM-besluit — dat de NS misbruik maakt van haar machtspositie op die stations waar er concurrentie is, om de concurrent uit de markt te drukken. De NS overtreedt daarmee de Spoorwegwet. Dat lijkt mij een probleem. Het gaat niet over alle stations, maar alleen over de stations waar de NS concurreert met andere bedrijven. Voor de overige stations gaat het om een andere discussie; dat ben ik met de heer Bashir eens.

De heer **Bashir** (SP):
Ik vind dat wij lessen moeten trekken uit de afgelopen twintig jaar. Het was onder meer D66 die ProRail bij NS weghaalde, waardoor wij vervolgens heel veel problemen kregen. Het was D66 die in 2000 mede het HSL-debacle mogelijk maakte, als gevolg waarvan wij nog steeds opgescheept zijn met problemen. Nu wil D66 een nieuw probleem creëren, namelijk het weghalen van de stations bij NS. Mijn vraag blijft wat de reiziger ermee opschiet als de stations bij NS worden weggehaald en vervolgens verkocht, verpatst of ergens anders ondergebracht worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik constateer dat de SP het prima vindt dat NS de wet overtreedt en dat de SP daarin geen aanleiding ziet om iets te doen. De SP houdt opnieuw een tirade tegen marktwerking. Ik heb nog eens gekeken naar de beleidsdoorlichting van de marktwerking die het parlement heeft laten uitvoeren. Een van de conclusies is dat het regionaal openbaar vervoer door de aanbestedingen doelmatig is geworden en dat de gedecentraliseerde lijnen in de ov-barometer veel beter scoren dan voorheen. Ik kijk dus niet vanuit een dogma naar die lijnen. Ik bezie hoe de reiziger de lijnen waardeert. Die waardering is omhoog gegaan na de invoering van het aanbesteden. Misschien komt dit de SP

niet goed uit, maar dit is wat uit het onafhankelijk onderzoek naar voren komt. Volgens mij hebben wij gewoon een ander beeld van waar de reiziger op zit te wachten. Voor ons staat die reiziger centraal en niet het dogma van de SP.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Mevrouw Van Veldhoven licht handig een klein stukje uit één onderzoek, maar misschien moet zij de reflectie van de Eerste Kamer, waarin de afgelopen twintig jaar behandeld worden, nog eens lezen. Gelooft D66 — die zo veel mogelijk marktwerking wil — dat een bedrijf als NS een scherpe marktspeler kan zijn die strak aan de wind zeilt en de randen van de wet opzoekt en die tegelijkertijd, zoals ik mevrouw Van Veldhoven eveneens hoor zeggen, een eerlijke en royale speler kan zijn? Van een staatsbedrijf verwacht je toch, zoals ook de heer Dijsselbloem in zijn brief stelt, dat het de randen van de wet juist niet opzoekt en dat het niet een Ierse belastingconstructie gebruikt? Denkt mevrouw Van Veldhoven echt dat het ligt aan de paar toevallige mensen in de top of het middenmanagement of aan de consultants? Denkt zij echt dat het mogelijk is dat NS, nadat die mensen zijn vervangen, opeens zowel die scherpe marktspeler als het mooie, verantwoordelijke staatsbedrijf is? Gelooft mevrouw Van Veldhoven nog in haar eigen sprookje?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Allereerst een opmerking over het genoemde rapport. Ik zou de beleidsdoorlichting die wij met elkaar hebben laten uitvoeren niet het eerste het beste rapport willen noemen. Ik hecht aan de conclusies in dat rapport.

Ik ben blij om te constateren dat mevrouw Van Tongeren en ik in feite heel dicht bij elkaar zitten. Wij geloven er allebei niet in dat je alleen met een stukje cultuurverandering dit structuurprobleem oplost. Om die reden moeten wij iets anders doen. Ook ik denk dat het niet alleen maar aan die paar mensen ligt. Naar mijn mening ligt er een structureel probleem met dubbele petten. Ik ben blij dat mevrouw Van Tongeren dat eveneens ziet. Wij kunnen dan twee dingen doen. Wij kunnen degene die vals speelt belonen door het spel af te schaffen. Wij kunnen ook de dubbele petten scheiden op de plekken waar zij een probleem vormen. Dat is het geval op de stations waar NS concurreert met andere aanbieders. Het is juist in het eigen belang van NS dat men niet met één hand op de rug de discussies daarover hoeft aan te gaan. Laten wij de petten op die stations scheiden. In dat geval kan NS een eigen aanbod doen en kunnen andere aanbieders eveneens hun aanbod doen. Wij hoeven die stations niet zomaar te gunnen aan een buitenlands staatsbedrijf. Laten wij bekijken wat het beste is voor de reiziger. Dat is hoe D66 erin staat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
D66 heeft dus, na het steunen van alle operaties om meer marktwerking op het spoor te krijgen, nu ontdekt dat die marktwerking niet samengaat met de hogere moraal die het moederbedrijf zou moeten hebben. De oplossing daarvoor is volgens D66 om nog meer weg te halen bij NS en NS nog verder te verkleinen. Daardoor zal er echter nog meer afstemmingsproblematiek, chaos en marktwerking ontstaan. Er moeten in dat geval contracten gesloten worden over wie welk stukje van het station zal huren. Dat is nu de oplossing van D66 voor de geschetste problematiek. GroenLinks is vanaf het begin vrij consequent geweest.

De **voorzitter**:
En wat is uw vraag?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik nam een aanloopje naar mijn vraag.

De **voorzitter**:
Volgens mij ging u uw standpunt neerzetten. Dat mag u straks in uw inbreng doen. Ik vraag u nu om uw vraag te stellen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Heeft D66 al enige herbezinning op de ingenomen standpunten, want we zijn hier vanaf 1993 mee bezig. Volgens mij hoor ik toch dat er enige herbezinning begint te komen bij D66, dat er toch echt verkeerde beslissingen zijn genomen, die niet in het belang van de reiziger zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ga mevrouw Van Tongeren verrassen: ja, er is een beslissing genomen die niet in het belang van de reiziger was, namelijk om de stations waar de NS concurreert met andere aanbieders niet weg te halen bij de NS. Daardoor hebben we namelijk een structuur van dubbele petten laten ontstaan, mede namens mevrouw Van Tongeren en GroenLinks. Ik hoop dan ook dat we haar aan onze kant kunnen vinden om niet aan symptoombestrijding te gaan doen of degene die vals speelt te belonen door het spel op te heffen, maar door het structureel aan te passen op een manier die eerlijk is voor alle spelers en die recht doet aan datgene wat de NS de reiziger te bieden heeft.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
D66 vroeg aan het einde van het betoog om een onderzoek naar het weghalen van stations bij NS. Bij de interrupties van zojuist is wel gebleken dat D66 aankoerst op de uitkomst dat de stations weggaan bij de NS. Is dit de oplossing? Ziet D66 niet dat er, als we dat zouden uitvoeren, weer nieuwe problemen kunnen ontstaan waarmee de reiziger niet geholpen is, bijvoorbeeld in de contractuele sfeer, et cetera, et cetera? Graag een reactie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De situatie op de stations zit heel ingewikkeld in elkaar, want ProRail is verantwoordelijk voor de perrons en de roltrappen. De stationshal is weer van de NS en het gebouw ervoor is of van de gemeente of van de NS. Dat is heel complex geworden. Die complexiteit geldt op het hele hoofdrailnet, maar in het bijzonder aan de randen. Aan de randen vormt deze complexiteit ook een probleem in verband met de vervoersdienst die aan de reizigers geboden wordt. De NS speelt namelijk vals, zo zegt de ACM.

Of wij iets willen veranderen bij de discussie over de structuur tussen die bedrijven onderling, kunnen wij uit-en-te-na met elkaar bespreken. Daar zijn allerlei voors en

tegens over te zeggen. Voor de reiziger is van belang dat hij het beste aanbod krijgt. Dan zie je dat de NS bij die stations waar concurrentie is met anderen, misbruik maakt van haar machtspositie en dat zij de wet overtreedt, waardoor de reiziger niet het optimale aanbod krijgt. Juist met het oog op het belang van de reiziger vind ik dat we daar voor die stations naar moeten kijken. Ik vind uiteraard dat het de taak van de minister is om dat goed te onderzoeken. Daarom vraag ik hem dat.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik hoor nu toch de erkenning van D66 dat de situatie op de stations erg complex is. Ik denk dat D66 het met mij eens zal zijn dat het zomaar even weghalen van de stations bij de NS misschien wat te kort door de bocht is als oplossing. Ik kan me voorstellen dat er ook andere oplossingen zijn, bijvoorbeeld door net als in Engeland het spoor samen met de stations aan te besteden. Dat zou een alternatief kunnen zijn. Wie weet zijn er andere oplossingen denkbaar. Is het niet veel beter om de hele breedte in kaart te brengen dan alleen sec op die ene oplossing van D66 in te zoomen? Volgens mij is er nog veel meer te bedenken in het belang van de reiziger.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voor D66 staat voorop dat we moeten denken in het belang van de reiziger en dat er een structurele oplossing moet komen voor dat dubbele-pettensysteem. Ik hoor mevrouw Dik-Faber zeggen dat zij wel ziet dat er een probleem is met die dubbele petten en dat we daar een oplossing voor moeten verzinnen. Een oplossing zou kunnen zijn om die stations waar die dubbele petten spelen, onder te brengen bij ProRail. Ik vraag niet voor niets aan de minister om dat te onderzoeken. Wellicht zegt hij dat er ook nog andere oplossingen denkbaar zijn. Natuurlijk zal ik dat allemaal met veel interesse lezen, maar dat structuurprobleem moet een structurele oplossing krijgen. Dat is niet door het spel maar af te schaffen en degene die vals speelt te belonen door elke prikkel af te schaffen. Daar is de reiziger niet mee gediend.

De heer **Klein** (Klein):
Een oplossing is bijvoorbeeld om die stations te splitsen, maar er zijn nog meer dingen, bijvoorbeeld het beheer van reizigersinformatie. Dat is de ene kant, maar aan de andere kant zou het veel gemakkelijker zijn als we zouden zeggen dat de markt van het regionale spoorvervoer niet wordt betreden door de NS.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het gaat mij om het belang van de reiziger. Ik ben niet voor de NS en ik ben niet tegen de NS. Ik wil dat de reiziger de beste aanbieding krijgt, door concurrentie tussen verschillende aanbiedingen. Als bijvoorbeeld alleen Deutsche Bahn of alleen het Franse staatsbedrijf in een bepaalde provincie een aanbieding doet, kan het noodzakelijk zijn dat onze eigen NS daar een bod tegenover zet. Ik ben dus niet tegen de NS; ik wil alleen een eerlijk spel, en eerlijk spel krijg je niet door degene die vals speelt te belonen met het afschaffen van het spel. Daarom moeten we die petten scheiden. Dat is in het belang van de reiziger; niet om de NS uit te sluiten, maar ook niet om de NS een monopolie te geven zoals andere partijen graag willen.

De heer **Klein** (Klein):
Maar ik zie niet in hoe je kunt zeggen dat iemand vals speelt terwijl je hem toch toelaat om iets anders te doen en hij vervolgens toch mee blijft doen. Dan is het toch eenvoudiger en helderder om te heroverwegen dat de NS niet deelneemt aan de aanbestedingsregeling voor regionale spoorlijnen, juist in het belang van de reiziger? Dat staat ook in een van de vragen en ook in de brief van de minister. Daarmee worden andere aanbieders als Arriva, Veolia, Connexxion en Syntus goede mogelijkheden gegeven, juist in het belang van de reizigers en worden deze niet gedupeerd door vals spel van de NS.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Klein en ik delen hetzelfde belang, namelijk dat de reiziger voorop moet staan en dat de NS niet vals mag spelen. We verschillen alleen in die zin van mening dat ik daar meerdere oplossingen voor zie. We moeten er zeker voor zorgen dat de NS niet meer vals kan spelen. Daar zijn verschillende oplossingen voor: er kan een splitsing plaatsvinden of de NS wordt uitgesloten. Dat is niet het eerste waarop ik inzet, omdat je daarmee in de situatie kunt komen dat er maar één partij aanbiedt in de regio en je daarmee het ene monopolie inruilt voor het andere. Dat is niet in het belang van de reiziger. Overigens staat het de NS natuurlijk vrij om te heroverwegen om zich alleen maar te concentreren op het hoofdrailnet. Ik weet ook dat zij zich daarop bezint. Het lijkt mij ook heel nuttig om dat met elkaar te bespreken, maar daarbij zal ik de monopoliediscussie wel altijd in het achterhoofd houden.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. We bespreken vandaag het valse NS-spel om de concessie in Limburg en de overtredingen van de Spoorwegwet. Uit een intern onderzoek van de Nederlandse Spoorwegen bleek dat sprake was van mogelijke onregelmatigheden bij de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg. Naar aanleiding daarvan werd een onderzoek gestart, uitgevoerd door een extern bureau. Dit onderzoek toonde aan dat inderdaad sprake was van vals spel bij het winnen van de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg.

Om lokale kennis in te kopen, werd een medewerker van Veolia — de huidige concessiehouder — overgekocht. Ondanks een concurrentiebeding en nog tijdens zijn werkzaamheden voor Veolia kreeg hij een mailadres onder een andere naam bij NS-dochter Qbuzz. Een doodzonde en een situatie die typerend is voor de mate waarin betrokkenen verkeerd bezig waren.

De NS-top zou van niets weten, maar later bleek dat dit wel het geval was. Voor de PvdA is dat een onverteerbaar gegeven. Het was dan ook een onvermijdelijk en daadkrachtig besluit van de minister van Financiën om vervolgens de directeur van de NS te ontbieden, met als gevolg dat deze zijn ontslag heeft aangeboden. Dat meer betrokkenen op non-actief zijn gesteld, verbaast ook niet. Wel hebben wij

nog een aantal vragen over de rol van de raad van commissarissen.

Had de raad eerder op de hoogte kunnen zijn van de zaken die in Limburg speelden? Is de raad bijeengekomen toen op 25 april duidelijk werd dat er sprake was van misstanden bij de aanbesteding in Limburg? Zijn er vragen te stellen over het feit waarom niet eerder door de raad is besloten om in te grijpen?

De CFO van NS vervangt nu de CEO als directeur en de CEO van Abellio. In hoeverre is deze situatie wenselijk, gezien de rolvermenging die eerder al heeft plaatsgevonden? Ik krijg hierop graag een antwoord.

Daarnaast is er ook een onderzoek van de Autoriteit Consument & Markt naar overtredingen van de Spoorwegwet en naar mogelijk machtsmisbruik door NS, waarvan het laatste deel nog loopt. De overtredingen van de Spoorwegwet zijn typerend voor de wijze waarop een publiek bedrijf zich niet dient op te stellen tegenover partijen die meedingen naar een concessie en die daarbij afhankelijk zijn van een van de meebiedende partijen. Hoe wenselijk is het eigenlijk dat de NS twee rollen vervult, die van bieder op een concessie en die van dienstverlener naar de concurrerende partijen? Is NS hiermee in een spagaat gebracht die altijd tot spanning leidt? Of is het een wenselijke situatie om deze ondersteunende diensten en de bepaling van de kosten ervan bij een onafhankelijke partij te beleggen?

Breder kijkend is het de vraag of sinds de Europese richtlijn uit 1991, met de splitsing van NS en ProRail, het opereren op de Europese spoormarkt en het veroveren van biedingen in het buitenland door staatsbedrijven, niet een situatie ontstaan is die reflectie vraagt op de ordening van het staatsbedrijf NS. Is de minister bereid te bekijken welke taken van NS publiek zijn, welke taken privaat zijn en welke taken hybride zijn? Is hij bereid te bekijken of een scheiding tussen deze taken goed geborgd is in de organisatie? Graag ontvangen wij hierover een brief.

Een strikte scheiding tussen markt en publieke taak ligt in het hart van de huidige ontstane situatie in Limburg. Daarbij teken ik wel aan dat iedere euro die verdiend wordt door NS naar de Nederlandse belastingbetaler en reiziger gaat. Iedere euro die verdiend wordt door andere partijen, bijvoorbeeld Duitse of Franse staatsbedrijven, belandt in de staatskas van Duitsland of Frankrijk. Het benadelen van NS ten opzichte van andere partijen kan dus ook niet de bedoeling zijn. Het nu overhaast uitplaatsen van diensten leidt niet tot de cultuurverandering die nodig is. Graag blijven wij op de hoogte van de stappen die worden gezet om de cultuurverandering bij NS in te zetten en van de wijze waarop deze wordt vormgegeven.

Tot slot. Wij willen dat reizigers in de toekomst kunnen blijven reizen met een bedrijf dat op meer uit is dan alleen op winst maken. De Nederlandse Spoorwegen moeten de belangen van de reiziger dienen binnen de geldende wet- en regelgeving. Daarbij moet de reiziger centraal staan. Na deze ernstige incidenten is het tijd voor rust op het spoor en tijd om professionals die elke dag weer aan het werk zijn, de ruimte te geven om zo goed mogelijk vervoer te verzorgen voor alle reizigers.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik dank de heer Hoogland voor zijn, op een heel aantal punten, genuanceerde verhaal. Ik denk dat dit goed is voor de discussie. Hij gaf aan dat een aantal punten wellicht bij een onafhankelijke partij moeten worden belegd. Kan hij iets meer inzicht geven? Welke onafhankelijke partij acht hij hiervoor geschikt? Hij zei dat de scheiding van petten beter geregeld moet worden. Volgens mij is dat de kern van het debat. De heer Hoogland had het over een borging binnen de organisatie, maar in lijn met het eerdere punt vraag ik me af of het ook een scheiding tussen deze organisatie en een andere organisatie kan zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is best een ingewikkelde vraag. Na het compliment vroeg ik me al af wat er ging komen. Over deze vraag kun je wel een referaat van een halfuur houden, maar daar hebben we nu geen tijd voor. Ik stelde de vraag vrij open, omdat ik er niet geharnast in zit. Voor de PvdA staat centraal dat de scheiding niet goed gewerkt heeft. Daarom vraag ik of we niet eens moeten onderzoeken of het beter kan. Misschien kan het binnen NS met Chinese walls. Misschien kan dat niet en moet er worden gekeken naar een onafhankelijke toezichthouder. Misschien moet het bij een andere organisatie. Ik heb daar nu geen gepast antwoord op, want dat zou geen recht doen aan de genuanceerdheid die u zo waardeert. Daarom stel ik er ook een vraag over.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Helder, dank. Ik heb de minister verzocht — eigenlijk werd dit verzoek in mijn interruptiedebat met mevrouw Dik-Faber al wat verbreed — om te onderzoeken hoe de scheiding van die petten beter geregeld kan worden. Het gaat om een structurele oplossing voor een structureel probleem. Zou u zo'n verzoek aan de minister ondersteunen?

De heer **Hoogland** (PvdA):
In dit huis geldt dan altijd wel de vraag hoe dat verzoek eruitziet. Uw interruptiedebatje ging ook over de stations en de positie van stations. Daar zie ik nog wel wat ingewikkeldheden. Die stations vormen ook een verdienmodel voor NS. Het kan dus best belangrijk zijn om niet vanmiddag zomaar met één pennenstreek te zeggen dat we ermee stoppen. Er zitten echter ook ondersteunende diensten. Nu gaat het niet goed, maar het is de vraag of je het helemaal in de wet moet vastleggen. Er blijven rechtszaken komen tussen partijen die concurreren op het spoor. Dat is nu het geval, maar ook als je het goed vastlegt, zal dit het geval blijven. Voor mij is het de vraag wat het zal opleveren, als het gaat om de stations en de plaatsing. Daarnaast is het de vraag of dit onderzocht kan worden.

De heer **Madlener** (PVV):
Iedereen kent de problemen bij NS. Al meer dan tien jaar zijn er allerlei problemen. Dat komt natuurlijk door de lastige manier waarop we het georganiseerd hebben. De heer Hoogland weet dit als geen ander. Hij richt zijn pijlen op de raad van commissarissen, maar hier zitten twee PvdA-bewindslieden die allebei verantwoordelijk zijn voor het functioneren van de NS en het spoor in Nederland. Het is één drama. Ik hoor van de PvdA-fractie echter geen enkele kritische vraag aan beide bewindslieden. Ik vraag me dus

af waar de PvdA mee bezig is. Houdt zij de hand boven het hoofd van de eigen bewindslieden of komt ze op voor de reiziger?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik vind het lastig om te beoordelen of ik deze vraag nu moet beantwoorden, want u hebt de conclusie al getrokken, namelijk dat de Partij van de Arbeid twee bewindslieden de hand boven het hoofd wil houden, dat er eigenlijk al tien jaar lang problemen zijn — u had ook kunnen zeggen: twintig jaar lang of dertig jaar lang — en dat het één drama is. Welnu, die samenvatting laat ik voor uw rekening. Ik wil er wat nuance in aanbrengen. Ik denk dat er hier twee bewindspersonen zitten die hebben ingegrepen vanuit hun verantwoordelijkheid. De minister van Financiën heeft vanuit zijn verantwoordelijkheid van aandeelhouder van de NS de directeur naar huis gestuurd. Hier in dit huis is dat niet iets wat je zomaar even doet; dat is een vrij ernstige en ingrijpende actie die niet zomaar maar juist weloverwogen wordt ondernomen. Daarnaast hebben we een staatssecretaris die met de Lange Termijn Spooragenda ervoor gezorgd heeft dat er voor de langere termijn — daar zouden wij hier allen best een voorbeeld aan kunnen nemen — een visie vastlegt op hoe de NS in Nederland op het spoor tewerk moet gaan. Ik denk dat die twee rust en ruimte gebracht hebben die we misschien wel de afgelopen jaren gemist hebben. Dus ik deel uw mening op geen enkel punt.

De heer **Madlener** (PVV):
De NS is een 100%-staatsdeelneming. We hebben een minister die de bedrijfsvoering dient te bewaken, ook van die staatsdeelneming. Daarvoor hebben we immers die aandelen in handen. Daarbij hebben we ook een staatssecretaris die de belangen van de reiziger op het spoor dient te bewaken en die toeziet op de marktwerking die u graag wilt of die er nu is. We hebben er talloze debatten over gevoerd. Nu gaat het allemaal mis en hebt u geen enkele vraag aan de eigen bewindslieden. U bent helemaal niet kritisch. U zegt: ze hebben het goed gedaan. Dat is eigenlijk uw conclusie al van dit debat. Als we zo gaan debatteren dan heeft het natuurlijk helemaal geen zin om hier in deze Kamer te zijn. Dus ik vraag mij echt af waar u namens de PvdA-fractie mee bezig bent.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Het oordeel of het zin heeft om in deze Kamer te zijn, kunt u alleen zelf vellen. Ik vind het wel nuttig omdat we hier spreken over de cultuurverandering die nodig is bij NS; daar heb ik ook een aantal vragen over gesteld. Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we niet hier elkaar de maat nemen, maar dat we kijken hoe dit staatsbedrijf in een goede constellatie vorm kan geven aan de doelstelling die er is, namelijk die publieke waarde weer centraal stellen en niet alleen bezig zijn met winst maken op het spoor. Daarvoor is een cultuurverandering nodig. Ik weet dat u dat ook steunt. Als het hier gaat om voor de bühne spreken, lijkt het wel alsof u de rol speelt die u mij zojuist verweten hebt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik hoor de heer Hoogland zeggen dat er hier twee bewindslieden zitten die hun verantwoordelijkheid genomen hebben in dit dossier omdat de directeur naar huis gestuurd is. Er is inderdaad een pittig gesprek geweest met de minister van Financiën. Daar heb ik samen met mevrouw Van Veldhoven ook om verzocht. Dat gesprek vond wel pas plaats nadat al het kwaad al geschied was. Op 27 januari heeft de ACM openlijk aangekondigd dat ze van plan was om te NS te gaan "verbaliseren", om het maar zo te zeggen, wegens de situatie in Limburg. Mijn vraag is dan ook waarom de staatssecretaris toen niet heeft ingegrepen. Wat vindt de Partij van de Arbeid ervan dat er toen niets gebeurd is vanuit het kabinet?

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat lijkt mij een vraag voor de staatssecretaris. Ik kan die vraag niet beantwoorden. We kunnen wel om feitenrelazen vragen, maar we hebben er al twee gehad en we kunnen er nog wel drie krijgen — dat is usance hier — maar daar komen we niet zo veel verder mee. Ik heb nooit de gevolgtrekking gemaakt die u mij net in de mond legde, dat de verantwoordelijkheid genomen is omdat de directeur naar huis is gestuurd. Nee, dat is een van de acties die ondernomen is en dat is voor nu wel een heel stevige ingreep, maar vervolgens moet het staatsbedrijf zelf uiteindelijk de problemen oplossen. Als er een storing is op het spoor is het slechtste wat we kunnen doen, hier onze schroevendraaier pakken, naar het spoor gaan en proberen om daar mee te helpen, die storing op te lossen. Dát moeten de mensen doen die daar werken en die daarvoor betaald worden, niet wij.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De heer Hoogland begint met te zeggen dat hij niet kan antwoorden op mijn vraag wat de Partij van de Arbeid ervan vindt dat er niet meteen gereageerd is. Vervolgens zegt hij nog eens dat de minister van Financiën een paardenmiddel heeft gebruikt, wat overigens ook naar mijn mening onvermijdelijk was, om de directeur naar huis te sturen. Ik vind wel dat ik de mening van de Partij van de Arbeid mag vragen — dat is het spel van vraag en antwoord in deze Tweede Kamer waardoor we tot een goede oplossing komen — of zij niet vindt dat zodra bekend was dat er een probleem was, het kabinet gelijk in had moeten grijpen, nog voordat de gunning had plaatsgevonden, in plaats van nu erna.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Nee, en ik vind het kinderlijk naïef om het voor te stellen alsof het zo werkt. Een land besturen is niet "ik hoor wat; ik ga ingrijpen". Daar horen ordentelijke procedures bij. Daar hoort bij dat, als een bedrijf in beroep gaat, het kabinet er niet overheen walst met een eigen mening. Dat hoort daarbij. Daar hoort statuur bij, die nu bij u ontbreekt. U zegt: er moet ingegrepen worden en de top moet weg. U hebt in kranten al kwalificaties gebruikt waardoor ik denk: waarom debatteren we hier nog? U hebt uw oordeel al klaar. Daar schieten we niks mee op, mijnheer Van Helvert. Ik denk dat het goed is om nu even de antwoorden van de bewindspersonen af te wachten en op basis daarvan een oordeel te vellen over de vraag of zij hun werk goed gedaan hebben.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Het vertrek van de NS-topman afgelopen vrijdag was het voorlopige sluitstuk van een somber stemmende reeks van incidenten. Er was sprake van fraude, van vertrouwelijke informatie die door consultants met derden werd gedeeld, van het inhuren van mensen van de concurrent via een schijnconstructie met medeweten van de top, van het opzettelijk benadelen van andere vervoerders en daarmee van het ondermijnen van het inschrijven van de concurrent. Stuk voor stuk zijn dit acties die de concurrent duperen en daarmee de reiziger. De reactie was steevast: niks aan de hand, mensen, doorlopen! De trap moet echter van bovenaf schoongeveegd worden. Het vertrek van de directeuren van NS en Abellio is onvermijdelijk en volkomen terecht. Fraude, leugens en bedrog zijn altijd fout en zeker bij een staatsbedrijf, dat in opdracht van ons allemaal en van ons belastinggeld zijn werk moet doen.

Een diepgravend onderzoek spreekt dan ook voor zich. Maar mijn fractie heeft nog wel een aantal vragen. Wie is nu de opdrachtgever of initiatiefnemer van dit onderzoek? En hoe onafhankelijk is dit onderzoek? De minister zegt dat de misstanden en het verkeerde gedrag vrij breed door de organisatie zijn verspreid, zowel door de verschillende organisatieonderdelen als door de hiërarchische lagen. Ook is van een aantal mensen bekend dat zij betrokken waren. Zitten die mensen nog steeds op hun plek? NS moet door een diep cultuurveranderingsproces gaan, zegt ook de minister. Volgens de VVD is een verandering van cultuur essentieel. Hoe ziet de minister dit? En hoe moet dit cultuurveranderingsproces vorm gaan krijgen?

Naar aanleiding van het onderzoek van De Brauw naar de wandel van de president-directeur, is er bij de NS een verdergaand onderzoek gestart naar de interne procedures en gedragsregels voor aanbestedingen en de naleving daarvan. Hoe kan er sprake zijn van een onafhankelijk onderzoek als de opdrachtgever de NS is, waar het verkeerde gedrag breed door de organisatie zou zijn verspreid? Het is een dubbele pet in een onderzoek naar dubbele petten en dat is geen goed plan. Gezien de puinhopen die er liggen, wil de VVD dat de minister als aandeelhouder zelf opdrachtgever wordt van dit onderzoek, in plaats van de NS. Kan de minister hierop reageren? Hoe waardeert de minister het gedrag van de raad van commissarissen? Heeft de raad van commissarissen op tijd ingegrepen en is deze tijdig geïnformeerd? Immers, de minister geeft ook aan dat hij te laat is geïnformeerd. Hoeveel te laat is de minister geïnformeerd?

Het gerotzooi van een aantal kopstukken dupeert de 33.000 NS'ers die iedere dag keihard werken aan het openbaar vervoer in Nederland. Zij worden in de trein en op het station aangesproken op hun NS. Hoe gaan de directie en de raad van commissarissen het vertrouwen in de top weer herstellen?

Als Kamer en als politiek zijn wij verplicht om ook te kijken naar de kaders die wij hier vaststellen en waarbinnen de NS moet en mag opereren. Er is sprake van een structureel en fundamenteel probleem binnen de organisatie en structuur van de NS. De zinsnede "perverse prikkel" is hier op zijn plaats. De kat is op het spek gebonden, is al eerder gezegd, en we weten dat de gelegenheid de dief maakt. Enerzijds heeft de NS een "conducteurspet" op en rijdt treinen; anderzijds is de NS eigenaar van de stations en de bijbehorende faciliteiten. De NS regelt het gebruik van kaartautomaten en het verhuren van personeelsruimten en de NS bepaalt waar de chippalen geplaatst worden. De NS moet servicepunten eerlijk en transparant aanbieden aan andere vervoerders, zonder dat deze informatie wordt gedeeld met de eigen biedende organisatie.

Vorige week dinsdag hebben wij in deze Kamer nog gestemd over een stuk of drie amendementen van de VVD en het CDA, om het aanbieden van voorzieningen door de NS aan andere vervoerders van tevoren te laten toetsen door de ACM. Hiermee voorkom je namelijk een situatie zoals die in Limburg is ontstaan rondom de aanbesteding. Tot het laatste moment was de staatssecretaris hiertegen. Het bevreemdt ons dan ook zeer dat een dag na de stemmingen, de NS dit zelf als te nemen maatregel aankondigt en dat het ook wordt omarmd. Hoe kan dit? Wat is er die nacht gebeurd? Welke engel is verschenen aan het bed van de staatssecretaris? Ik hoor hierop graag een reactie.

Ook zijn er meerdere waarschuwingen geweest van andere vervoerders, met het oog op machtsmisbruik door de NS naar aanleiding van de situatie in Limburg. Hoe duidt de staatssecretaris dit nu, gegeven alle misstanden, en wat gaat de staatssecretaris actief doen om een gelijk speelveld te borgen?

De minister kondigt nu een hogere Chinese muur aan als maatregel om de pettenproblematiek binnen de NS op te lossen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik vind dat mevrouw De Boer een goed betoog houdt. Zij vraagt hoe de staatssecretaris gaat borgen dat er een gelijk speelveld komt. Begrijp ik dan goed dat ook de VVD heel helder vindt dat de staatssecretaris verantwoordelijk is voor het gelijke speelveld op het spoor?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Zij is systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer in Nederland en heeft daarop ook toezicht te houden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan zijn we het op dat punt ook weer helemaal eens. Hoe beoordeelt de VVD dan dat telkens als wij in de Kamer, via brieven, de regeling van werkzaamheden of op andere manieren gevraagd hebben om ingrijpen van de staatssecretaris in dat gelijke speelveld — in 2013, 2014 en 2015 — zij telkenmale zei dat zij daar niet over gaat? Hoe beoordeelt de VVD dat?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De staatssecretaris gaat zelf over haar beantwoording. Ik stel een aantal vragen die ook bij mij leven. De staatssecretaris is systeemverantwoordelijk voor het openbaar vervoer. De dingen die gebeurd zijn in Limburg moeten we inderdaad voor de toekomst voorkomen. De VVD draagt daar ook een oplossing voor aan. Ik wil ook weten van de staatssecretaris wat zij nog meer denkt te kunnen gaan doen om dat gelijke speelveld te borgen. Ik denk dat wij het daarover eens zijn.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dank u wel.

De minister kondigt nu een hogere Chinese muur aan als maatregel om de pettenproblematiek binnen de NS op te lossen. Je hebt echter geen fortune cookies nodig om te zien dat je met een hoger muurtje de perverse prikkels en weeffouten niet weghaalt. Het rapport van de ACM is klip-en-klaar. De NS geeft zelf aan dat Abellio gebruik kan maken van bepaalde voorzieningen en daardoor minder additionele kosten hoeft te maken. Er is dus wel degelijk sprake van kruissubsidiëring en een hogere muur is een lapmiddel. Dit werkt marktverstorend en houdt andere vervoerders op oneigenlijke wijze buiten de deur, waardoor consumenten beter en goedkoper openbaar vervoer wordt onthouden. De VVD wil daarom nu snel duidelijkheid en transparantie over de stationsactiviteiten, over de netto financiële effecten voor de Staat bij afsplitsing van deze activiteiten en over de relaties en financiële stromen tussen de verschillende NS-activiteiten. Een nieuw diepgaand onderzoek op basis waarvan wij serieus een afweging kunnen maken over het afsplitsen van stations, en diensten en voorzieningen op stations, van de NS.

De heer **Bashir** (SP):
Als ik mevrouw De Boer goed begrijp, dan wil zij van Nederland de gekke Henkie van Europa maken. Deutsche Bahn, de moeder van Arriva, heeft alle stations in Duitsland. De VVD stelt nu voor om de stations weg te halen bij de NS om een gelijk speelveld te creëren. Waarom is het gerechtvaardigd dat DB in Duitsland alle stations in beheer heeft maar de NS dat niet mag hebben van de VVD?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kan alleen over de situatie in Nederland op dit moment oordelen. Ik zie dat het mis is gegaan met de aanbesteding in Limburg. Het is niet zo dat de marktwerking daar niet zijn werk heeft gedaan. De Mededingingswet is overtreden, de Spoorwegwet is overtreden: daar worden nog verschillende onderzoeken naar uitgevoerd. Wij hebben ook gezien, in de regio's, dat aanbesteden gewoon een betere kwaliteit van het openbaar vervoer heeft gebracht. Wij willen bekijken hoe wij een beter speelveld kunnen creëren en in dat verband de stations weghalen bij de NS. Wij willen een onderzoek zodat we goed kunnen bekijken hoe we dat kunnen doen. Eerst alle feiten op tafel.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb geen begin van een antwoord op mijn vraag gehoord. Ik leg gewoon voor dat er een probleem is, namelijk dat de VVD in Nederland de stations weg wil halen bij de NS. Tegelijkertijd heeft DB in Duitsland alle stations nog in beheer. Ook beheert DB het spoor; het zit in een holding, maar voor een deel beheert DB het spoor. De vraag aan de VVD blijft dan ook waarom het gerechtvaardigd is om Arriva, een dochter van DB, te plezieren door de stations weg te halen bij de NS, terwijl in Duitsland dezelfde situatie bestaat als in Nederland. Hoezo gelijk speelveld? Kan mevrouw De Boer daarop ingaan?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Een gelijk speelveld in Nederland. De heer Bashir heeft het over "Arriva plezieren", wij hebben het over het plezieren van de reiziger. Daar gaat het uiteindelijk om.

Voorzitter. Als de SP haar zin zou krijgen, zou de NS niet eens met treinen rijden in de regio's. Als wij indertijd niet hadden besloten om aan te besteden, hadden wij daar helemaal geen spoorvervoer meer gehad, want het kachelde echt letterlijk en figuurlijk langzaam achteruit.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb geen antwoord gehoord. Ik vind dat echt jammer

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Onderzoek na onderzoek wijst uit dat marktwerking op het spoor heeft gewerkt. Wij hebben in de regio's een betere kwaliteit, wij hebben meer reizigers, wij hebben nettere treinen gekregen. Ieder onderzoek bevestigt dit. Alleen de SP — ik weet niet van welke planeet die komt — ontkent stelselmatig de feiten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij horen dat het uitsluitend om de reiziger gaat, maar het gaat volgens mij — en dat zal de VVD plezieren — net zo hard om de automobilist. Als maar 5% van de mensen uit de trein in een auto de weg op gaat, staat het verkeer in Nederland totaal vast. Het gaat dus om alle Nederlanders. Er is twintig jaar geduwd en getrokken aan het spoor. Het moest naar de beurs, het moest geprivatiseerd worden, het moest verzelfstandigd worden en er zijn onderdelen uit gehaald. Dat zijn allemaal zaken die een warm marktwerkingsgevoelig VVD-hart zouden moeten laten kloppen. Na twintig jaar constateert de VVD zelf dat het nog steeds niet werkt. Dus het medicijn van steeds een onderdeel eruit trekken en het ergens anders neerzetten, heeft twintig jaar lang niet gewerkt. Volgens de VVD zal nog weer een onderdeel eruit trekken, de stations, ervoor zorgen — het zijn de woorden van mevrouw De Boer — dat het structurele probleem en het cultuurprobleem bij de NS zijn opgelost. En daar wordt dan opeens de reiziger beter van. Kan mevrouw de Boer uitleggen hoe dit nu het magische medicijn is als oplossing voor al onze problemen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik kan daar heel kort over zijn. Daar voorkomen wij misstanden mee, zoals in Limburg. Daar voorkomen wij de misstand mee dat de grootste vervoerder op het spoor, tevens eigenaar van de stations en de stationsactiviteiten, inderdaad informatie achterhoudt voor andere vervoerders, waardoor zij geen goede inschrijving kunnen doen en de reiziger gedupeerd is. Ik moet helaas constateren dat ook GroenLinks nog stelselmatig ontkent dat inschrijven in de regio's werkt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Er is gewoon subsidie weggehaald bij het spoor. De lijnen die uit zichzelf niet rendabel zijn, moesten aanbesteed worden. Dat besluit hebben wij hier genomen. Dat is geen natuurlijk gevolg van aanbesteding of van marktwerking. Hoe kan mevrouw De Boer beweren dat dit een gevolg is

van de marktwerking? Het is gewoon een gevolg van een politiek besluit dat ongeveer in 1995-1996 in deze Kamer genomen is.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat is een heel wijs politiek besluit geweest. Anders hadden wij inderdaad geen openbaar vervoer of geen spoorvervoer in deze regio's meer gehad. Ieder onderzoek wijst uit dat de kwaliteit omhoog is gegaan, dat de treinen schoner zijn geworden en dat er meer reizigers in de treinen stappen. Ik zei dat mevrouw Van Tongeren vlak bij de planeet vandaan komt waar de heer Bashir volgens mij vandaan komt ...

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Kijk in ieder geval eens naar de feiten.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ook de VVD-fractie hoor ik formeel zeggen dat het nog even moet worden onderzocht. Maar de uitkomst van het onderzoek is wat de VVD-fractie betreft ook wel bekend, namelijk de stations bij de NS weghalen. Is dat nu echt dé oplossing voor de reizigers? Ik zie namelijk ook problemen op het moment dat we dit doen. We hebben dit niet een-twee-drie geregeld. Waarom nu toch die drive om de stations weg te halen, wat het ei van Columbus zou zijn bij het oplossen van alle problemen?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik zou kortheidshalve kunnen verwijzen naar het ACM-rapport. Dat heeft uitgewezen dat de NS inderdaad misbruik heeft gemaakt van haar machtspositie, omdat het de stations in eigendom heeft. Die weeffout moeten wij herstellen. Die perverse prikkel moet uit het systeem worden gehaald. Daartoe willen wij een onderzoek. Wij willen alle feiten op tafel omtrent de financiële geldstromen, de gevolgen die het heeft en de vraag hoe het beter zou kunnen. Wij willen dat inderdaad, omdat wij voor ogen hebben dat het weghalen van de stations bij de NS leidt tot een gelijker speelveld waarop andere vervoerders op gelijke wijze kunnen inschrijven. Dat is het beste voor de reiziger.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Het is nog steeds een dubbel signaal. Aan de ene kant onderzoeken en aan de andere kant is de uitkomst wel duidelijk, namelijk weghalen van de stations bij de NS. Kan de VVD zich voorstellen dat er ook andere opties zijn, bijvoorbeeld de spelregels aanpassen? Of denk aan Engeland, waar de stations meegaan in de aanbesteding en de vervoerder op een bepaald traject ook het beheer krijgt over de stations. Er zijn allerlei alternatieven denkbaar, bijvoorbeeld de huidige situatie optimaliseren, die de moeite van het onderzoeken waard zijn. Waarom wordt de koers gevolgd van: weghalen, dan is alles opgelost? Dat klopt volgens mij niet.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Wat mevrouw Dik-Faber voorstelt, klopt in feite al. Daarom willen we het ook onderzoeken. Waarom zouden we heel kort door de bocht stellen dat het zo en zo zou moeten? Eerst willen we alle feiten op tafel hebben. We hebben daarbij inderdaad het heldere doel voor ogen dat we de stations een andere plek zouden moeten geven. Mevrouw Dik-Faber haalde ook de situatie in Engeland als voorbeeld aan. Als we die lijn zouden volgen, zouden de stations ook worden weggehaald bij NS. Ik wil er dus heel goed naar kijken. Ik nodig de ChristenUnie uit om hier goed met ons naar te kijken. Dan hoop ik dat we hierover een fundamenteel debat kunnen voeren in deze Kamer.

De heer **Madlener** (PVV):
De VVD meent dat marktwerking de oplossing is. Maar als je echt marktwerking op het spoor wilt, zul je ook het hoofdrailnet moeten openstellen voor marktwerking. Dan moet de NS concurreren met Deutsche Bahn en met de Franse spoorwegen, die een veel betere positie hebben en die financieel veel sterker zijn. Dat zou weleens kunnen betekenen dat de NS helemaal niet meer bestaat. Kan de VVD zich een Nederland zonder NS indenken?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb heel andere ambities met de NS. Die ambities spreek ik hier dan ook uit. Ik zou willen dat de NS een van de grootste spoorbedrijven van Europa wordt. Abellio — die zien we ook in het buitenland — heeft net een aanbesteding gewonnen in Schotland. Dat gaat ook heel goed. Die uitdaging moeten we met elkaar aangaan. Ondertussen moeten we bekijken hoe we de marktomstandigheden in Nederland kunnen verbeteren, met maar één doel: het belang van de reiziger.

De heer **Madlener** (PVV):
Dus u gelooft werkelijk dat de NS zonder stations kan concurreren met Deutsche Bahn en de Franse staat? Dan bent u toch heel naïef?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat geloof ik. Dat is ook wat het vierde spoorpakket van de Europese Commissie behelst. Zij zegt ook dat er een scheiding moet komen tussen de stationsactiviteiten en de vervoersactiviteiten. De vraag is in hoeverre je die scheiding doorzet. Ook vanuit de Europese Commissie is dat de inzet. Zo vreemd is het voorstel dus niet.

De **voorzitter**:
Gaat u verder met uw betoog, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik vervolg mijn betoog. Ik ben bijna klaar.

Ik heb nog een aantal vragen. Hoe verloopt het aanbestedingsproces in Limburg nu verder? Die vraag stel ik zeker gelet op de informatie die afgelopen vrijdag naar buiten is gekomen. Daaruit blijkt dat een van de inschrijvers die op een achterstand is gezet door de NS, werd uitgesloten van inschrijving op basis van niet-volledige en niet-tijdige

informatie en informatie die is doorgespeeld naar de concurrent.

Hoe zit het in dat verband met de aanbesteding in Overijssel voor de lijnen Zwolle-Kampen en Zwolle-Enschede? Het is gebruikelijk dat bedrijven die frauderen, worden uitgesloten van aanbesteding op basis van de Aanbestedingswet. Hoe kan dat in deze casus worden geïnterpreteerd? Kan hierbij ook eenzelfde soort situatie ontstaan als in Limburg? Hoe zou de staatssecretaris daarmee omgaan?

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Al meer dan tien jaar zijn er problemen op het spoor, en het gaat maar door. Wij zijn die problemen spuugzat. Terwijl wij het hier over het probleem van de aanbesteding hebben, is in een andere zaal een enquêtecommissie aan de gang over het Fyra-debacle. Maar er zijn ook problemen als blaadjes op de rails, sneeuw, computerstoringen, treinen die niet rijden of overvol zitten en chipkaarten die niet klantvriendelijk zijn. Dan vergeet ik nog bijna de omkoping bij de aanschaf van sprinters afgelopen februari. Zojuist kwam het nieuws dat ook bij ProRail weer iemand aan het werk is met een veel te hoog salaris. Al die problemen hebben alles te maken met marktwerking.

Vandaag spreken we over de aanbesteding die is mislukt omdat de NS-directeur hoogst persoonlijk de boel lijkt te hebben geflest door informatie aan concurrenten door te spelen. Daardoor is de aanbesteding niet eerlijk verlopen. De minister van Financiën en de raad van commissarissen hebben afgelopen vrijdag het vertrouwen in CEO Timo Huges opgezegd. Hij is ook meteen opgestapt. De minister van Financiën heeft benadrukt dat er geen vertrekpremie is voor frauderend topman Huges. Maar voor alle zekerheid wil ik toch dat wordt bevestigd dat er echt geen cent wordt betaald, ook geen pensioenstortingen, geen doorbetaling van salaris, geen bonussen, geen handdrukken of enige andere vergoeding. Graag wil ik een bevestiging daarvan.

Ook willen wij graag weten of er andere mensen dan CEO Huges op de hoogte waren van de aanbestedingsfraude. Wanneer was het ministerie op de hoogte? Wanneer is de staatssecretaris in actie gekomen? Ik herinner ook aan de uitlatingen van de directie van Qbuzz. Ook D66 deed dat. Ik ben erg benieuwd naar het verhaal van de heer Huges zelf. Ik heb begrepen dat er binnenkort een rapport naar de Kamer komt met het wederhoor van de heer Huges zelf. Wordt vervolgd, zullen we maar zeggen.

Al in september vorig jaar werd bekend dat de aanbesteding mogelijk niet zuiver verliep. Veolia kwam met ernstige aantijgingen. Wat heeft de staatssecretaris toen met die informatie gedaan? Houdt haar rol niet in dat zij de gang van zaken op het Nederlandse spoor in goede banen moet leiden? Is de staatssecretaris, samen met de 100%-aandeelhouder, de minister van Financiën, niet mede verantwoordelijk voor de bedrijfsvoering op het gehele spoor? De Staat is immers niet voor niets 100% aandeelhouder. Op 11 maart verscheen het uitgelekte rapport van de Autoriteit Consument en Markt. Op 31 maart hadden wij een debat met de staatssecretaris over deze affaire. Wat heeft de staatssecretaris nadien gedaan, behalve wachten op de bevindingen van de ACM? Zitten de bewindslieden erbovenop, of laten zij de zaken op hun beloop? Is er meteen aangifte gedaan door de minister of de staatssecretaris, nadat de ACM had geconcludeerd dat er aanbestedingsfraude was gepleegd?

In de afgelopen maanden heeft de staatssecretaris meermalen gezegd dat er sprake was van een gelijk speelveld, ondanks dat bekend was dat de aanbesteding volledig afhankelijk was van het gedrag van de NS. De NS kan als monopolist op het omliggende spoor en de stations heel gemakkelijk informatie en marktmacht misbruiken om de eigen positie veilig te stellen. De NS is die bekende kat op het spek. Daarom zijn onze minister van Financiën en de staatssecretaris toezichthouder op de bedrijfsvoering, maar deze rol lijken zij niet voldoende te beseffen. Hoe zien zij hun rol in deze kwestie en hoe kijken zij daarop terug, wetende dat de marktverhoudingen bijna onmogelijk kunnen leiden tot een gezonde marktwerking en wetende dat een eerlijke aanbesteding zeer moeilijk is als de NS zelf meedingt naar het contract?

Alle affaires van de afgelopen tien jaar zijn terug te voeren op de halfslachtige wijze waarop het Nederlandse spoor is georganiseerd. De EU had ooit het idee om het spoor als een markt te zien met echte marktwerking, maar volgens de PVV zal er op het spoor nooit sprake zijn van een echte markt qua personenvervoer. De passagiers hebben helemaal geen keus. Je neemt gewoon de trein die op dat moment rijdt. Drukke trajecten zijn rendabel op drukke tijdstippen, maar ze betalen mee aan onrendabele momenten waarop de trein ook moet rijden. Zelfs dan is het openbaar vervoer een verliesgevende operatie, die alleen met belastinggeld overeind kan worden gehouden. De treinkaartjes dekken nog niet de helft van de kosten. De belastingbetaler betaalt de andere helft maar omdat Nederland niet zonder trein kan, zijn wij bereid om daaraan mee te betalen. De rest van de markt bestaat grotendeels uit buitenlandse staatsbedrijven. Veolia is grotendeels in Franse handen en Arriva is het Duitse staatsbedrijf.

Voor de zoveelste keer: wat ons betreft is de marktwerking op het spoor mislukt. Daarom moeten wij stoppen met die onmogelijke marktwerking. ProRail en de NS kunnen weer worden samengevoegd en een staatsbedrijf zijn, goed geleid door een minister van mobiliteit. Die moet de treinen laten rijden in Nederland. De NS kan wat ons betreft ook stoppen met buitenlandse avonturen, zoals het laten rijden van treinen in Schotland. De NS heeft al moeite genoeg om de treinen in Nederland bij twee vlokken sneeuw te laten rijden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De heer Madlener maakt de analyse dat de kat op het spek is gebonden en dat er onvoldoende toezicht is gehouden. Ik denk dat ik die analyse voor een groot gedeelte onderschrijf, maar gaat hij de valsspeler nu belonen door het spel af te schaffen? Welke prikkel hebben wij dan nog om ervoor te zorgen dat de reiziger goed wordt bediend? Ik zit vaak met de heer Madlener bij debatten over het spoor. We zien dat een aantal zaken niet goed gaat. Het is lastig de NS goed te prikkelen om tot betere prestaties te komen maar als alles weer teruggaat naar de NS, welke prikkel, welke stok hebben wij dan nog?

De heer **Madlener** (PVV):
Ik pleit er inderdaad voor om de splitsing tussen ProRail en de NS terug te draaien. Daarmee haal ik de bezem door de

gehele organisatie. Ik heb het niet over alle mensen die goed werk doen, niet over de conducteurs die, zou je bijna zeggen, elke dag hun leven riskeren met al die onveiligheid. Ik wil de NS niet belonen. Ik wil dat de bezem er doorheen gaat. Ik wil ook de rollen weer zuiver hebben. De minister moet de bedrijfsvoering controleren en wij als Kamer moeten er ook iets over te zeggen hebben. Dan heb je een veel zuiverder rol en heb je geen marktwerking met al die excessen. Van het lijstje dat ik opgenoemd, kun je alle problemen linksom of rechtsom terugvoeren op de marktwerking of de falende marktwerking. Ik geloof dat mevrouw Van Veldhoven daar helaas niet van overtuigd is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat klopt. Op dat punt verschillen wij van mening. D66 denkt dat een prikkel goed is om NS aan te zetten tot optimale prestaties. Dat is in het belang van de reiziger. Ik blijf bij mijn vraag aan de heer Madlener. Hij wil de valsspeler belonen door het spel af te schaffen. Eigenlijk zegt hij dat het daarna vanzelf goed zal gaan. Daarna zal NS vanzelf wel het optimale voor de reizigers bieden. Is dat niet een beetje naïef?

De heer **Madlener** (PVV):
In feite vind ik dat u zelf de valsspeler bent. U hebt met uw halfslachtige marktwerking voor een onmogelijke situatie gezorgd. Er is onduidelijkheid. Wie is nu verantwoordelijk? We hebben twee bewindslieden die eigenlijk niets doen. We hebben exces na exces en we hebben het Fyra-debacle. Ik heb een lijstje genoemd met problemen bij NS die allemaal het gevolg zijn van uw marktwerking. De valsspeler bent u. Dat zijn niet de conducteurs. Laten wij het bedrijf weer samenvoegen met ProRail zodat de kennis weer in één huis is. Dan zijn al die discussies tussen NS en ProRail over de vraag wie het beter moet doen er niet meer. Wij als Kamer moeten ervoor zorgen dat de minister het bedrijf goed aanstuurt. Dan hebben wij zuivere verhoudingen en kunnen de treinen hopelijk weer op tijd rijden, ook als het een beetje sneeuwt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik constateer dat de heer Madlener NS niets anders te bieden heeft dan te schelden op de marktwerking in plaats van een echte oplossing ...

De **voorzitter**:
Dank u wel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
... te bieden voor degene die vals speelt.

De **voorzitter**:
Dank u wel, mevrouw Van Veldhoven! Ik dank ook de heer Madlener. Het woord is aan de heer Bashir.

☐

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. De aanbesteding in Limburg is uitgedraaid op een fiasco. Een directeur van Veolia heeft informatie gelekt aan Qbuzz, een dochteronderneming van NS. Qbuzz heeft deze directeur via een schimmige constructie en onder een fictieve naam aangenomen, terwijl er een concurrentiebeding gold. Daarnaast maakt een rapport van ACM melding van verschillende onregelmatigheden en het overtreden van de Spoorwegwet. Wetsovertreding, fraude, smeergeld en belastingontwijking via Ierland; de marktwerking op het spoor is een ongelooflijke bende geworden. Het ergste is nog dat er partijen zijn die continu beweren dat dit allemaal in het belang is van de reiziger. Hoezo in het belang van de reiziger? De reiziger is juist de dupe van dit marktwerkingsfeestje, want de provincie heeft inmiddels besloten om de concessie die gewonnen was door Abellio toch nog aan Arriva te gunnen, dit terwijl het bod van Abellio een stuk beter was dan dat van Arriva. De reiziger is straks toch weer opgezadeld met Arriva.

Waarom is er na zo veel ellende voor gekozen om door te gaan met aanbesteden? Is de keuze voor de tweede winnaar geen achteruitgang voor de inwoners van Limburg? Waarom kon de provincie niet wachten met een besluit tot dit debat of op z'n minst totdat de feitelijke vragen die de Tweede Kamer heeft gesteld beantwoord zijn? Heeft gedeputeerde Koopmans, die tot voor kort jarenlang bij Arriva op de loonlijst heeft gestaan, hierbij een rol gespeeld? Waarom moest Arriva de concessie zo snel krijgen, terwijl Veolia de benadeelde partij was en is? Klopt het dat de Nederlandse belastingbetaler nu 160 miljoen euro dividend misloopt? Wij zijn voorstander van het terugdraaien van deze concessie. Is het kabinet hiertoe bereid? Graag een reactie op deze vragen.

Met die hele marktwerking op het spoor houden de voorstanders daarvan vooral zichzelf voor de gek. Het is een belachelijke situatie waarbij verschillende staatsbedrijven rollebollend over straat gaan en elke punt en komma gaan uitvechten via de rechter en ACM. Daarmee ben ik meteen bij ACM beland; een organisatie die zelf een actieve politieke rol speelt. Bestuurder Don voert actief campagne voor meer marktwerking op het spoor en tegen het onderhands gunnen van het hoofdrailnet. ACM doet continu onderzoek naar NS, maar kijkt weg als het om Arriva en Veolia gaat. Deze vervoerders doen namelijk net alsof ze heel kleine spelers zijn die moeten opboksen tegen de o zo machtige NS. In werkelijkheid zijn hun moederbedrijven vele malen groter dan de NS.

Gebeuren er bij Arriva en Veolia geen ongeoorloofde zaken? Is het normaal dat deze vervoerders gezamenlijk in één clubje, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland, zitten en samen optrekken? Ook is het merkwaardig dat Arriva en Veolia in eerste instantie gezamenlijk brieven schreven aan de ACM. Waarom doet de ACM daar nooit onderzoek naar? Er zijn uitgelekte mails over het samenspannen tegen de NS. Waarom doet de ACM hier geen onderzoek naar? Of past dat niet in de agenda van bestuurder Don?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik maak een punt van orde. Ik vind het echt ongepast dat de heer Bashir hier een tirade houdt tegen een van de bestuurders van een autoriteit die door onszelf wordt aangesteld. Hij zit niet hier in het vak. Ik vind het zeer onterecht dat hij op deze manier wordt aangesproken. Ik vraag de heer Bashir om in het belang van een normaal en zorgvuldig debat zijn vraag te stellen aan de bewindspersonen die hier

verantwoording afleggen, en om niet iemand te beschuldigen die zich niet kan verdedigen.

De **voorzitter**:
Bij een punt van orde is het niet gebruikelijk om een vraag te stellen, maar ik neem aan dat dit als een retorische vraag moet worden gezien. Ik had aan het eind van de inbreng van de heer Bashir willen opmerken dat wij in de Kamer alleen personen aanspreken die hier ook weerwoord kunnen bieden.

De heer **Bashir** (SP):
Ik doe niets anders dan mijn werk. Mijn werk is het controleren van de regering. Er zijn zaken die mij opvallen en daarover heb ik vragen gesteld aan de minister en de staatssecretaris. Zij gaan natuurlijk over de beantwoording daarvan.

Wat de SP betreft moeten we zo snel mogelijk stoppen met dit hele circus van marktwerking en aanbesteding. De marktwerking levert ons alleen maar juridische puinhopen op. NS is een staatsbedrijf, dus noem het zo en handel daarnaar. Stop met aanbesteden, zorg voor een hoofdrailnet in heel Nederland en voeg NS en ProRail samen. Voer weer regie over het spoor, geef leiding. De problemen op het spoor spreken voor zich. Er loopt nu zelfs een parlementaire enquête. Wat is er nog meer nodig om het kabinet te overtuigen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Het valt mij op dat de SP een bepaalde draai maakt. Hoe kan dat? In alle debatten hierover springt de heer Bashir namens de SP altijd meteen naar voren om de NS te verdedigen. Dat mag natuurlijk ook. De NS kan niets verkeerd doen en alles is de schuld van de regionale vervoerders of de marktwerking. Echter, toen de dag daar was, riep de SP als eerste in de media dat de heer Huges weg moest. In dit debat is het weer een en al verdediging van de NS: zij heeft niets verkeerds gedaan en alles ligt aan de anderen of aan de marktwerking. Wat vindt de SP nu eigenlijk? Heeft de NS iets gedaan wat niet mag of is het de schuld van alle anderen en de marktwerking?

De heer **Bashir** (SP):
Volgens mij heeft de woordvoerder van het CDA niet goed naar mij geluisterd. Ik begon met een analyse van wat er gebeurd is. Ik heb de feiten benoemd. Vervolgens was ik, samen met mevrouw Van Veldhoven, een van de eersten die na het verschijnen van het rapport van de ACM zijn conclusies klaar had. De heer Van Helvert kan mij dus niet verwijten dat ik mijn werk niet goed gedaan heb. Ik kom zo meteen met de vraag aan het kabinet waarom het kabinet, terwijl het dat rapport veel eerder had, niet tot dezelfde conclusies is gekomen als ik en als afgelopen vrijdag. Als het kabinet die conclusies vrijdag kon trekken, dan had het die al eerder kunnen trekken, namelijk toen het rapport openbaar werd.

Wat ons betreft moeten we zo snel mogelijk stoppen met het hele circus van aanbesteden en marktwerking. Daarbij hoort ook dat we stoppen met het zo hoog belonen van de NS-baas. Waarom moet de NS-baas zo veel geld krijgen? Waarom meer dan een half miljoen euro per jaar? Levert iemand met zo'n inkomen betere prestaties? Waarom is het inkomen van een staatssecretaris of een minister onvoldoende voor de baas van de spoorwegen? De SP-fractie stelt het ministerssalaris voor als nieuwe norm voor het salaris van de nieuwe NS-topman. Meer dan een half miljoen is onnodig. Ik krijg hierop graag een reactie van het kabinet.

Ik sluit af met de rol van het kabinet in deze kwestie. Heeft het kabinet expliciet toestemming gegeven aan de NS om met Abellio mee te dingen in Limburg? Kwam het initiatief van de NS zelf of van het kabinet? Wanneer precies werd het kabinet op de hoogte gesteld van de inhoud van het ACM-rapport? Wanneer werd de minister geïnformeerd? Ging dit om een andere versie van het rapport dan de uiteindelijke versie? Zo ja, wat was er anders aan de versie die het kabinet eerder had gekregen? Waarom is de conclusie over het vertrek van een topman van de NS pas vrijdag genomen? Was dezelfde informatie uit het rapport niet eerder bekend? Waarom is er toen niets gebeurd? Wanneer was het kabinet op de hoogte van het onderzoek dat de NS liet uitvoeren naar een medewerker die informatie van Veolia lekte aan de NS-dochter Abellio?

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik begin met het uitspreken van lof aan het NS-personeel dat mij dagelijks naar Den Haag brengt, of naar andere locaties als wij op werkbezoek zijn. Deze mensen zetten zich met hart en ziel in. Ik had gisteren een uitgebreid gesprek met een conducteur in de trein. Hij zei dat het hem vreselijk aan het hart gaat en hij was vol lof over Huges. Hij zei dat deze zaak weliswaar niet mocht, maar dat Huges verder binnen het bedrijf heel veel goede dingen heeft gedaan en dat hij samen met de staatssecretaris een aantal bewegingen in gang heeft gezet om ProRail en NS dichter bij elkaar te krijgen. Frauderen mag niet. De VVD weet al dat dit bij de NS gebeurd is. GroenLinks wacht nog even af totdat het Openbaar Ministerie klaar is met de aanklacht en de rechter erover geoordeeld heeft.

Zoals ik in de interrupties al zei, is openbaar vervoer volgens GroenLinks een basisbehoefte voor recreatie, school, werk en familie. Het helpt echter ook de Nederlandse automobilist enorm. Stel dat 5% of 10% van de mensen in de trein de weg op gaan: heel Nederland staat dan vast. Daar kan Schultz niet tegenop asfalteren om ons weer in beweging te krijgen. Wees dus ook heel blij met dit staatsbedrijf.

De geschiedenis hebben diverse andere woordvoerders al doorgenomen, dus dat stukje sla ik over. Feit is dat er steeds onderdelen uit dit staatsbedrijf zijn gehaald. Er zijn delen vermarkt. Eerst moest het bedrijf naar de beurs, toen weer niet. De Tweede Kamer en de regering moesten heel ver op afstand gezet worden want de markt kon het wel redden; daarna moesten ze zich weer bemoeien met de blaadjes op de rails. Ik heb ook aan die debatten meegedaan. Twintig jaar lang heeft ook de Kamer geen duidelijke richting aangegeven. Het idee-fixe blijft dat de markt de beste oplossingen genereert, terwijl het helemaal geen markt is waarop het bedrijf opereert. Lees het voortreffelijke rapport nog eens dat de Eerste Kamer heeft geproduceerd over het verloop van een aantal privatiseringen en de resultaten ervan. Ik zou graag van de minister en de staatssecretaris

willen weten wat de verzelfstandiging van de NS in hun oordeel heeft gebracht. Zijn de reizigers ermee opgeschoten, of zijn we na twintig jaar nog steeds bezig met finetunen om het gelijke speelveld te krijgen en om de marktwerking aan de gang te krijgen? Hoe ziet de minister zijn rol als enige aandeelhouder als hij zo scherp oordeelt over de cultuur en de structuur van de NS? Het is niet één foute appel die je eruit haalt, waarna de organisatie weer oké is. Volgens de minister is er heel veel mis met de cultuur binnen de NS. Waar was de minister toen deze cultuur ontstaan is?

Ook de politiek is niet beter geworden van de pogingen tot marktwerking en privatisering. De Eerste Kamer constateert in haar rapport terecht dat de aandacht voor de publieke belangen en de noodzaak tot goed toezicht op nieuwe markten totaal onderbelicht zijn gebleven bij grote verzelfstandigingen. De meeste debatten zijn over incidenten gevoerd, aldus het rapport van de Eerste Kamer. Zo ook vandaag weer, en de aanvrager van het debat vraagt slechts om een feitenrelaas.

Dat er zulke idioot ingewikkelde constructies bedacht moeten worden om op het spoor winkeltje te spelen, moet al aanleiding geven tot de vraag of dit wel een markt is. Werkt dit wel? Ik wil vandaag van de minister weten wat hij van de NS verwacht. Is ze met handen en voeten gebonden en moet ze aan een hogere moraal doen dan bijvoorbeeld Starbucks of willekeurig elk ander bedrijf dat hier een postbusnotering heeft? Moet de NS een lichtend voorbeeld zijn vanuit het algemene belang? Of willen we dat het bedrijf scherp aan de wind zeilend, concurrerend en strak aan de gang gaat? In de Tweede Kamer wordt er niet gevraagd of het bedrijf het algemeen belang een beetje aardig heeft ingevuld of dat het moreel hoogstaand is geweest. Nee, er wordt keihard gekeken naar cijfers, naar tevredenheidspercentages, naar op tijd rijden en naar de kosten. Dat is de bedrijfsmatige aanpak. Zoals ik het begrijp hoort daarbij dat je de randen van de wet moet kunnen opzoeken, zoals de concurrenten dat ook doen. Maar de minister schrijft in zijn brief dat hij van de NS verwacht dat zij dat niet doet, dat zij een beetje achterover leunt, dat zij zich de kaas van het brood laat eten door de concurrenten, die de randen van de ongetwijfeld wel opzoeken.

De NS krijgt twee beelden mee waar zij achteraan moet. Daarnaast krijgt zij geen helderheid over hoe het gaat met de evaluatie in 2019, over wat er gebeurt met de volgende aanbesteding en of zij wel of niet mag meedoen met volgende aanbestedingen. Je zet een bedrijf dus neer in een onduidelijke markt en een onzekere situatie. Ik vraag de staatssecretaris en de minister om hierop te reflecteren. We zijn inmiddels toe aan de zoveelste wijziging van de Spoorwegwet in twintig jaar tijd. Vinden zij dat het nu echt helder geregeld is en dat het voor de NS volstrekt helder is waaraan zij moet voldoen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Hoorde ik mevrouw Van Tongeren net zeggen dat zij vindt dat we in alle debatten over het spoor alleen aan de NS moeten vragen of zij zich een beetje moreel verantwoord gedraagt? Of vindt zij toch ook dat we de NS mogen afrekenen op afspraken die we met haar maken over wat we de reiziger bieden?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Nee, mevrouw Van Veldhoven heeft mij verkeerd begrepen. Mijn hele betoog duidt ook op de zelfreflectie dat we een bedrijf twintig jaar lang met een heel onduidelijke boodschap hebben weggestuurd. Aan de ene kant moet het een scherp marktwerkingsgericht bedrijf zijn. Mevrouw Van Veldhoven vraagt daarnaar, namelijk of we het daarop kunnen afrekenen. Aan de andere verwacht de minister dat het bedrijf moreel hoogstaand is, dat het niet de randen van de wet opzoekt en dat het geen Ierse constructies toepast. Wij met z'n allen, de kabinetten over de laatste twintig jaar plus de mensen in de Kamer, hebben de NS geen eenduidige, heldere instructie meegegeven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan is mijn vraag welke heldere, eenduidige instructie GroenLinks aan de NS zou willen meegeven. Is die in de lijn van het zo verfoeide rendementsdenken, de harde afspraken over wat de NS de reiziger gaat leveren? Of gaan we met elkaar een beetje het gesprek voeren of de NS zich voldoende moreel verantwoord opstelt? Welke instructie wil GroenLinks aan de NS geven?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
GroenLinks heeft zich vanaf 1993 verzet tegen het winkeltje spelen op het spoor vanuit de illusie dat de reiziger daar beter van zou worden. Elke keer nadat dit toch gebeurd is, hebben wij gezegd dat we, als we het doen, het goed moeten doen. Mijn constatering nu is dat dit nog steeds niet gelukt is en dat het zeker niet beter wordt als we op voorstel van D66 ook nog de stations gaan weghalen bij de NS.

Voorzitter. Hiermee heb ik alweer een stukje van mijn verhaal verteld, dus dat helpt. Mijn tijd liep overigens door tijdens deze interruptie.

De **voorzitter**:
Nee, dat is niet zo.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben bijna aan het eind van mijn verhaal.

Wij willen graag van de minister horen wat hij gaat doen met de aanbevelingen voor de staatsdeelnemingen die zo helder verwoord zijn in het rapport van de Rekenkamer. Daarin is keurig gemeld welke mogelijkheden de minister heeft bij staatsdeelnemingen en wat hij daadwerkelijk geregeld heeft wat betreft de NS en ProRail. Daaruit blijkt onder meer — als het niet klopt, mag de minister mij corrigeren — dat de NS pas officieel toestemming hoeft te vragen aan de aandeelhouder voor een investering van meer dan 2,5 miljard. Als dat klopt, lijkt ons dat een enorm hoge drempel. Zo zijn er meer punten waarvan wij ons afvragen of de minister wel maximaal gebruik heeft gemaakt van zijn wettelijke mogelijkheden. Hoe kijkt de staatssecretaris aan tegen het creëren van een gelijk speelveld? Hoe ziet zij haar rol daarin? Heeft zij, zoals andere woordvoerders ook hebben gevraagd, steken laten vallen? Wil zij verbeteringen aanbrengen, vooral met het oog op de vraag hoe we ervoor zorgen dat de reizigers, dus alle Nederlanders, er beter van worden?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik zou kunnen zeggen dat er genoeg rapporten liggen waarin staat dat de marktwerking in de regio heel goed heeft gewerkt en dat de kwaliteit omhoog is gegaan. Kennelijk wil mevrouw Van Tongeren dat allemaal niet. Wat vindt zij van de conclusies in het ACM-rapport?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik antwoord eerst op dat eerste punt, want dat was een impliciet verwijt. Er is besloten om het vervoer door de NS niet meer te subsidiëren, ook op de lijnen die minder gebruikt worden. Er is toen met instemming van de VVD besloten dat er contractvervoer zou komen op die lijnen. Vervolgens is dat aanbesteed. Dus ik zeg helemaal niet: de NS heeft dat verwaarloosd en het er maar bij laten zitten; toen moesten die andere wel en die doen het beter. Ik ken het rapport waaruit blijkt dat het beter gaat als je eenmaal vijftien, zestien jaar deze kant op gaat en het dan doet. Ja, ammehoela, maar dat is nooit een keuze geweest die GroenLinks had willen maken. GroenLinks zegt: had het niet gedaan; je kunt daar niet winkeltje spelen; als je het doet, doe het dan goed. En collega's hebben het ook gezegd: kijk dan naar dezelfde situatie in Duitsland en Frankrijk, waaruit blijkt dat je er niet komt door het nog verder op te splitsen. Wij zouden rust op het spoor willen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nu nog mijn vraag: wat vindt mevrouw Van Tongeren van de conclusies van het ACM-rapport?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De ACM staat voor haar eigen conclusies. Ik heb geen eigen onderzoek gedaan op basis waarvan ik kan zeggen dat haar conclusies al dan niet kloppen. Naar mijn bescheiden mening blijkt daaruit wel dat er nog wat onduidelijkheid zit in de Spoorwegwet. Aan de ene kant zie je dat de NS op heel korte termijn een bindend aanbod moet doen in de zin van "ik verhuur zoveel ruimte voor een wachtruimte voor de machinisten" of "ik bied dit aan". Daar zit ze dan helemaal aan vast. Aan de andere kant is het geheel vrijblijvend. Dat vind ik wat onevenwichtig. Het viel mij ook op dat voor een aantal diensten wel een verplicht aanbod gedaan moet worden, maar voor andere weer niet, zoals de toegang van gehandicapten tot de trein, wat mij weer essentieel lijkt. Daarover is geoordeeld dat je daar in de markt op een andere wijze een dienst voor kunt inkopen. Ik heb het over dat soort onduidelijkheden in de wet. Dat is dus geen oordeel over wat de ACM zegt, maar wat zij laat zien, vind ik een problematisch onderdeel van de hele poging om winkeltje te spelen op het spoor.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ook mijn fractie wil allereerst haar waardering uitspreken voor alle mensen die iedere dag weer keihard werken bij de NS om vele mensen, ook mij, naar hun werk of naar privébezoeken te brengen. Daarstraks zag ik nog een berichtje van een van de NS-medewerkers, die zei: wat er gebeurt, gaat mij en veel van mijn collega's echt niet in de koude kleren zitten. Daarom wil ik mijn betoog beginnen met het uitspreken van mijn waardering voor al die mensen: voor de conducteurs, de machinisten en het schoonmaakpersoneel.

Wij spreken vandaag over de aanbesteding in Limburg. Daar is ontzettend veel misgegaan. Dat blijkt duidelijk uit het debat. Door deze feiten is het opstappen van de NS-topman onvermijdelijk geworden. Ik was net als de reizigersorganisaties blij met de cultuurverandering die de heer Huges gebracht heeft bij de NS, en met de stappen die hij heeft gezet in de samenwerking met andere vervoerders om het belang van de reiziger voorop te kunnen stellen. Dit belang van de reizigers zou ook in dit debat voorop moeten staan. Het gaat dan ook om de vraag hoe wij het publieke belang goed kunnen borgen. Het gaat niet alleen om de vraag hoe om te gaan met concurrentie op het spoor, maar vooral ook om de vraag hoe wij ervoor kunnen zorgen dat vervoerders goed met elkaar samenwerken.

Natuurlijk had de NS haar interne procedures op orde moeten hebben. Dat moet nu alsnog snel gebeuren. Informatieverzoeken rond aanbestedingen rondmailen is echt vragen om problemen. Er moet één loket komen dat dit soort informatieverzoeken afhandelt. Als een informatieverzoek niet duidelijk, te uitvoerig of juist te weinig concreet is, dan moet dat zo spoedig mogelijk worden meegedeeld en niet op het allerlaatste moment worden gebruikt als een soort vertragingstactiek.

Er ligt ook een verantwoordelijkheid voor de Staat als aandeelhouder, concessieverlener van het hoofdrailnet en verantwoordelijke voor de spoorordening. Er waren in de loop van 2014 al veel signalen van de ACM, vanuit de Kamer en vanuit concurrenten van de NS dat het maar de vraag was of er een gelijk speelveld was bij de aanbesteding in Limburg. Steeds heeft de staatssecretaris volgehouden dat het gelijke speelveld een probleem was van de provincie Limburg en dat alle benodigde gegevens beschikbaar waren. Maar is dat ook zo? Eind juni 2014 heeft de ACM al uitgesproken dat het speelveld ongelijk was. In september 2014 kwam er een klacht binnen van de concurrenten van de NS bij het ministerie. Op 16 oktober besliste de rechter vervolgens dat het niet aan de provincie is om marktordeningsproblemen op te lossen. Dat was ruim twee weken voordat de aanbesteding sloot. De staatssecretaris was op dat moment dus aan zet op grond van de uitspraak van de ACM. Waarom heeft de staatssecretaris toen niet alsnog ingegrepen? Waarom heeft zij pas na maanden gereageerd op de klacht van de concurrenten van de NS?

Op 6 maart kwam een rapport van de ACM. Ook andere sprekers hebben daarbij stilgestaan. Dat was op dat moment nog een vertrouwelijk rapport. De staatssecretaris had het bekend kunnen maken aan de provincie Limburg, maar dat heeft zij niet gedaan. Het rapport werd bekend voordat de gunning plaatsvond. De staatssecretaris had de provincie dus nog kunnen inlichten, maar dat is niet gebeurd. Waarom is dit niet gebeurd?

Fraude kun je niet tegenhouden. Je kunt die alleen proberen te voorkomen door een bedrijfscultuur die gericht is op integriteit, duidelijke regels en een adequate handhaving als er helaas toch sprake is van fraude. Wat mijn fractie betreft mag het opzoeken van de grenzen van de wet niet de nieuwe norm voor het handelen worden. Ik heb dat ook gelezen in de brief die de minister naar de Kamer heeft gestuurd. De minister stelt daarin ook dat de NS als staatsdeelneming de randen van de wet niet mag opzoeken.

Maar is dat niet een illusie? Wij zien immers dat commerciële concurrenten dat wel doen. Kan de NS dan nog achterblijven?

Een meer rigoureuze oplossing is het afstoten van de stations door de NS. In interruptiedebatjes met D66 en de VVD heb ik al aangegeven dat het voor ons niet vandaag al een uitgemaakte zaak is. Laten wij alstublieft niet nu tot adhocbesluitvorming komen. Ik wijs op het rapport van commissie-Kuiper van de Eerste Kamer waarin nadrukkelijk wordt geschetst dat het publieke belang vooropgesteld moet worden en dat er geen ondoordachte beslissingen moeten worden genomen. De ChristenUnie wil heel graag dat wij het kijken naar de positie van de NS breed aanvliegen en dat wij niet alleen kijken naar de stations.

Ik rond af. Het is in het belang van de reiziger dat de problemen bij de NS worden opgelost. Ook het vertrouwen tussen de vervoerders moet worden hersteld en dat is lastig. Want, om maar even in de termen van dit debat te spreken, vertrouwen komt te voet en gaat met de trein. Verder moet het spoorwegpersoneel snel duidelijkheid krijgen, ook over de discussie over een cao voor het ov. Hoe gaat de staatssecretaris het vertrouwen in de sector herstellen?

☐

De heer **Klein** (Klein):
Voorzitter. De staatssecretaris heeft steeds volgehouden dat de provincie gaat over de aanbesteding en het openbaar vervoer op het spoor. Dat is slechts ten dele waar. De staatssecretaris is natuurlijk wel degelijk verantwoordelijk voor het creëren van een gelijk speelveld, ook voor het regionale spoor. Dat dit gelijke speelveld er niet blijkt te zijn, kunnen wij de staatssecretaris dus wel kwalijk nemen. We kunnen echter niet langer doen alsof concurrentie mogelijk is op de regionale spoorvervoermarkt zolang de NS in de huidige setting mag blijven opereren. Het probleem zit hem in de vele rollen die de NS op dit moment speelt. De concurrenten van de NS zijn afhankelijk van de NS voor de uitvoering van de dienstregeling. Dit levert geen gezonde markt op en de concurrenten worden hierdoor direct benadeeld.

Ik zie vanuit vrijzinnig perspectief drie mogelijkheden. Een eerste mogelijkheid is dat de NS zich concentreert op het spoorvervoer. Alle andere rollen die ze nu speelt, zoals het beheer van stations en bijbehorende zaken en het aanbieden van reisinformatie, worden afgestoten naar een onafhankelijk derde, bijvoorbeeld ProRail. Een tweede mogelijkheid is dat de NS en de dochterbedrijven voortaan worden uitgesloten van regionale aanbesteding. Een derde mogelijkheid is dat de rijksoverheid de volledige regie over het spoor als nutsfunctie terugneemt. Duidelijkheid is nodig. Hoe je het ook wendt of keert, iedereen zal het met mij eens zijn dat het spoor zal moeten sporen, ook met de NS op de rails.

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat wij nu schorsen voor de dinerpauze. Wij zullen de vergadering om 19.00 uur hervatten.

De vergadering wordt van 17.58 uur tot 19.05 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Wij beginnen met de beantwoording in eerste termijn van de zijde van de regering. Ik stel voor dat wij in deze termijn vier interrupties per Kamerlid toestaan.

☐

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. De staatssecretaris en ik hebben een bepaalde rolverdeling afgesproken. Ik zal vanuit de rol van aandeelhouder ingaan op hetgeen er is gebeurd, op de rol van de aandeelhouder daarbij en op die van de raad van commissarissen. Verder zal ik zeggen hoe wij aankijken tegen de toekomst en welke acties er op korte en lange termijn ondernomen moeten worden.

Er zijn veel vragen gesteld over wie wat wanneer wist. Wij hebben daarover in de schriftelijke beantwoording en in brieven aan de Kamer al de nodige informatie gewisseld. De belangrijkste vaststelling is dat de malversaties, de door ACM vastgestelde overtredingen van de wet en het niet conform de regels aantrekken van een medewerker van de concurrent, hebben plaatsgevonden in de periode voordat wij, de ACM of andere onderzoekers daar de vinger bij hadden kunnen leggen. De suggestie dat deze zaak was voorkomen als wij eerder hadden opgetreden, is dan ook niet juist. Alle signalen zijn van latere datum, nadat het al was gebeurd.

Gevraagd is wanneer de minister is geïnformeerd. Wij wisten in het najaar dat de ACM onderzoek zou doen naar aanleiding van een klacht over het optreden van NS in Limburg. Dergelijke procedures komen meer voor bij aanbestedingen; aanbestedingen leiden wel vaker tot procedures. Wij wisten niet van de inhoud van het rapport. Het uiteindelijke rapport van ACM in volle omvang hebben wij pas gekregen op 4 juni jongstleden. Het gaat daarbij om de versie waarin alle informatie beschikbaar was, ontdaan van anonimisering. Daar zit dus een lange tijd tussen. Dat is op zich deels verklaarbaar doordat ACM een onafhankelijke toezichthouder is, die zelf onderzoeken in gang zet die zij volgens vaststaande procedures eerst in concept kenbaar maakt aan betrokkenen. Daarna staan er procedures open. De rechtsgang — als je van een rechtsgang zou willen spreken — bestrijkt dus een lange periode. In die periode zijn de departementen EZ en I en M wel geïnformeerd, maar strikt vanuit een bepaalde rolopvatting, die een andere is dan die van de aandeelhouder: EZ vanuit de verantwoordelijkheid voor de Mededingingswet en I en M vanuit de verantwoordelijkheid voor de Spoorwegwet. Daarbij merk ik nadrukkelijk op dat het vertrouwelijke, voorlopige besluiten van ACM betrof, die ACM niet mag delen met anderen. De aandeelhouder wist op dat moment dus niet van de inhoud van het rapport. Wel wist de aandeelhouder dat ACM een voorlopig besluit had genomen, want ACM had dit op haar website kenbaar gemaakt.

Achteraf, terugkijkend, moeten wij vaststellen dat de aandeelhouder door NS geïnformeerd had moeten worden. Dat geldt ook voor de raad van commissarissen. Die is door de eigen raad van bestuur veel te laat en aanvankelijk onvolledig geïnformeerd over de ernst van het rapport en de bevindingen van ACM. Hetzelfde geldt zeker ook voor de aandeelhouder. Dat is een van de zaken die de vertrouwensbasis tussen aandeelhouder en bestuurder van NS hebben aangetast. Wij zijn laat geïnformeerd. De volledige,

vertrouwelijke versie van het rapport, waarin wij konden zien welke NS-medewerker welke rol heeft gespeeld, tot en met de mails die door deze medewerkers zijn gestuurd, hebben wij pas heel laat, namelijk pas op 4 juni, onder ogen gekregen. Nogmaals, dat was veel te laat.

Het andere traject, het onderzoek door het advocatenkantoor De Brauw, is in gang gezet door de NS zelf, omdat in het traject van het ACM-onderzoek mails boven tafel kwamen die iets heel anders blootlegden, namelijk dat een medewerker van de concurrent via een constructie was overgenomen, werk had verricht, informatie had geleverd en mee had gewerkt in het biedingsteam van de NS-dochter in Limburg.

Dat onderzoek is door de NS zelf in gang gezet, maar is nog steeds niet afgerond. Om die reden hebben we het nog niet aan de Kamer kunnen geven, ook niet vertrouwelijk ter inzage. Dat gaat wel gebeuren, omdat de Kamer de ernst van de bevindingen moet kunnen zien.

Het onderzoek is nog niet afgerond, omdat er nog nader hoor en wederhoor van de betrokkenen plaatsvinden. Een ding is duidelijk, namelijk dat de verklaringen die door de heer Huges zijn afgegeven, met name over de contacten die hij heeft gehad met de bestuurders van Qbuzz, niet volledig zijn geweest. We weten nog niet precies welke informatie in die contacten is gewisseld. Mogelijk kan dat nog worden blootgelegd door De Brauw. Dat zijn ze nu aan het bekijken. Daarom is dat eindrapport nog niet beschikbaar. Zodra dat beschikbaar is, stellen we dat ook aan de Kamer beschikbaar, als het moet vertrouwelijk ter inzage of met een versie die openbaar kan worden en een versie die vertrouwelijk ter inzage gelegd kan worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De minister zegt: pas op 4 juni konden we iets; we hadden eerder echt geen signalen waar we iets mee konden, ...

Minister **Dijsselbloem**:
Nee, dat heb ik niet gezegd. We moeten elkaar precies citeren.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Daar ben ik blij mee. In 2011 was er al een quickscan personenvervoer, waarin werd gewezen op de risico's van het dubbele-pettenprobleem. Dat het een onderwerp was dat aandacht behoefde, mocht toch allang bekend zijn? Op 12 maart is de staatssecretaris geïnformeerd door de ACM. Op 19 maart is de raad van commissarissen informeel geïnformeerd. Mijn vraag zou dan zijn: door wie? Op 25 april heeft de CFO het ministerie van Financiën op de hoogte gesteld. Daar zat dus anderhalve maand tussen.

Wij hebben gisteren nog een informeel gesprek gevoerd met de ACM om aan haar te vragen of de staatssecretaris het rapport had mogen doorsturen naar de minister van Financiën. De minister zegt net dat dit niet mocht, maar de ACM zei gisteren dat het wel mocht. Het mocht niet naar buiten, maar het mocht prima gedeeld worden tussen kabinetsleden. Waarom is dat niet gebeurd? Bevreemdt dat de minister niet, als hij weet dat het van de ACM wel mag?

Minister **Dijsselbloem**:
Er zitten meerdere vragen in dit betoog. Nogmaals, voor de volledigheid, ik heb niet gezegd dat wij pas op 4 juni iets wisten en iets konden doen. De Kamer heeft al eerder brieven van mij ontvangen, omdat wij op onderdelen al een beeld hadden en daarop acteerden. Dat beeld is in de dagen daarna, tot en met 4 juni, of eigenlijk tot en met de ochtend van 5 juni, verder gecompleteerd en steeds ernstiger geworden.

Had ik die informatie eerder willen hebben? Ja, maar deels liepen die onderzoeken nog. De ACM is nu nog bezig met een deel van het onderzoek. De Brauw is nog steeds bezig met het verder uitgraven van wat er precies is gewisseld tussen de bestuurders van Qbuzz en de CEO van NS, enzovoorts. Het beeld is gaandeweg completer geworden. Zodra wij daar zicht op hadden, hebben wij wel geacteerd. De voorzitter van de raad van commissarissen is inderdaad op 7 april informeel geïnformeerd, naar ik meen door de raad van bestuur. Dit ging over het onderzoek naar het overnemen van medewerker X van Veolia.

Volgens de ACM had I en M of EZ, die dat rapport allebei op grond van hun specifieke verantwoordelijkheid hebben gekregen, dat wel met ons mogen delen. Dat is voor ons echt nieuwe informatie. Aan de departementen die het rapport kregen, is gezegd dat het strikt voor eigen gebruik en vertrouwelijk was, omdat deze departementen de verantwoordelijkheid hebben voor de Mededingingswet en de Spoorwegwet die in het geding zijn. Ik heb echt een andere rol als aandeelhouder. Als de ACM zegt dat dit had gemogen, dan nemen we daar nu kennis van. Dat was niet de instructie die de ministeries hadden, toen zij dat rapport voor eigen gebruik, strikt vertrouwelijk kregen. Ik verwijt mijn collega's dus helemaal niets. Zij hebben een voorlopig rapport van de ACM gekregen onder die voorwaarden en hebben gemeend dat niet te moeten delen met de aandeelhouder, die een andere rol heeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan lijkt het me belangrijk dat de staatssecretaris nog eens helderheid geeft over de wijze waarop normaal gesproken met dit soort voorlopige rapporten van de ACM wordt omgegaan. Worden die nooit gedeeld of werd het in dit bijzondere geval op deze manier behandeld? Het lijkt me goed dat we ook bij de ACM nog eens nader vragen of dat inderdaad precies is wat er gezegd is. Het is namelijk wel een cruciaal punt waarom dit nog zo lang heeft geduurd.

De minister zegt dat de raad van commissarissen op 7 april is geïnformeerd over medewerker X. Dan zit er nog een hele lange tijd tot het moment waarop de raad van de commissarissen naar de aandeelhouder is gegaan. Of was dat toch veel eerder en, zo nee, waarom duurde dat dan zo lang?

Minister **Dijsselbloem**:
Eerst nog even over het eerste punt. Mevrouw Van Veldhoven heeft er gelijk in dat het goed is dat wij ons nog eens verstaan met de ACM over de wijze waarop we met dit soort dingen moeten omgaan: mag het rapport ook met de aandeelhouder — die echt een andere rol heeft — gedeeld worden als het strikt vertrouwelijk en alleen voor eigen gebruik aan de verantwoordelijke minister wordt gegeven?

Als dat het geval is, is daar duidelijkheid over, maar dat is niet onze indruk. Los daarvan heeft de ACM gewoon een tamelijk ingewikkelde procedure, waarin betrokkenen eerder een concept krijgen. Zij mogen daar nog beroep en bezwaar tegen aantekenen. Daar staan allemaal termijnen voor. De beslissing of het feit dat er een beslissing is, wordt al wel gepubliceerd op de website, maar het rapport is dan nog niet beschikbaar. Dat is allemaal heel ingewikkeld en verwarrend. De staatssecretaris heeft de Kamer al vrij vroeg een brief gestuurd dat het besluit er was, maar toen was het rapport nog niet openbaar.

De voorzitter van de raad van commissarissen is informeel geïnformeerd. Dat ging over De Brauw, dus het onderzoek naar de overdracht van de medewerker. Daar zijn wij ook vrij vroeg over geïnformeerd, maar dat onderzoek liep nog. Er was dus geen sprake van dat toen al werd gezegd dat het helemaal duidelijk was zoals het is gegaan. Op 28 april hebben wij de Kamer daarover een brief gestuurd. Op 25 april heeft de voorzitter van de raad van commissarissen ons per brief geïnformeerd over deze kwestie en twee dagen daarna hebben wij een brief aan de Kamer gestuurd met de tussenrapportage van De Brauw. Nogmaals, dat gaat over het hele complex van het overnemen van de medewerker met die constructie. Toen wij die brief met de tussenrapportage naar de Kamer stuurden, hadden wij nog geen zicht op alle aspecten van de rol van de CEO van de NS hierbij. Wij wisten dat hij ooit bijna en passant was geïnformeerd, maar niet welke kennis hij daarvan had, hoe vaak hij erbij betrokken was geweest, et cetera.

Desalniettemin hebben wij de Kamer op 28 april een brief gestuurd, waarin wij hebben gezegd dat dit buitengewoon ernstig was. Dit alleen al — dus wat wij toen wisten over de overname van die medewerker — was voor ons de aanleiding om hier op te treden. Dit had zo nooit gemogen. Dit is evident een constructie om het anticoncurrentiebeding te omzeilen. Later is er nog meer informatie bijgekomen en De Brauw is er nu nog mee bezig. Het feitencomplex werd steeds ernstiger. Dat was de reden voor de gebeurtenissen van vrijdagochtend. Dat was overigens gelijktijdig met de raad van commissarissen. Ik heb de raad niet onder druk hoeven zetten, zoals sommigen hebben gesuggereerd. De raad van commissarissen heeft precies dezelfde conclusie getrokken op basis van het steeds negatiever wordende feitencomplex.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik kom nog even terug op 4 juni, het moment waarop er officieel iets naar buiten kwam. De minister zegt dat op dat moment ook in officiële zin iets kon worden gedaan. Hoe gaat dat in zijn werk? Je kunt heel veel data terugpakken, maar laat ik 27 januari nemen. Op die dag kondigt de ACM via een persbericht aan dat de Nederlandse Spoorwegen worden geverbaliseerd in verband met een gunning van een aanbesteding die — destijds —binnenkort zou plaatsvinden. Is er op het ministerie van Financiën niemand geweest die eraan dacht om eens even met de ACM of met de NS te bellen om te vragen hoe dat zat, omdat een aandeelhouder helemaal niet wil dat er zo gewerkt wordt?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik zoek de relatie met de timing van het gunnen van de concessie. Mijn informatie is dat die concessie voorlopig is gegund op 10 februari. Pas begin maart is het besluit van de ACM vertrouwelijk aan de betrokken partijen, de NS en Veolia, te kennen gegeven en kort daarna aan de twee departementen. Wij hoorden er niet veel later alleen maar over dankzij de mededeling op de website. Daar werd overigens geen inhoudelijke motivatie bij geleverd. Wij hebben het rapport in de fase ook niet gekregen. Dan lopen er gewoon procedures. De NS heeft in die procedure ook bezwaar aangetekend tegen het openbaar maken, omdat ze dat buitengewoon schadelijk vond, maar vooral ook tegen de inhoud. Achteraf gezien had de NS dat niet moeten doen. Uiteindelijk hebben wij als aandeelhouder ook tegen de NS gezegd dat ze moest stoppen met de inhoudelijke bezwaarprocedure, omdat ze dat feitencomplex niet meer recht gepraat zou krijgen. Dat is echter allemaal later gebeurd. U vraagt naar begin maart. Zo is dat toen gegaan.

De **voorzitter**:
Begin januari.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Even ter verduidelijking: op 27 januari kondigt de ACM aan dat ze van plan is om NS te verbaliseren. Dat is dus nog voor de gunning door de provincie Limburg.

Minister **Dijsselbloem**:
De ACM heeft haar besluit pas begin maart vertrouwelijk bekend gemaakt aan de betrokken partijen en aan de twee departementen vanuit hun verantwoordelijkheid. Toen was de concessie nog niet definitief, maar wel gegund. Overigens staat er in het ACM-rapport ook dat, omdat partijen hun bieding in de aanbesteding al hadden gedaan en de termijn gesloten was, de ACM niet vond dat de hele procedure ongeldig was. De ACM heeft daar dus zelf ook een oordeel over. Wij kunnen er anders over denken. Het is wel van belang om er kennis van te nemen.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Op 27 januari gaf de ACM via een persbericht aan wat ze van plan was. Toen heeft de Kamer ook een debat daarover aangevraagd. De VNG heeft bijvoorbeeld een reglement: als een ambtenaar misstanden vermoedt of ziet aankomen, heeft hij een informatieplicht aan zijn wethouder. Ik vraag me dan het volgende af. Het kan toch niet zo zijn dat op het ministerie niemand belt met de ACM of met de NS? Is er dan niemand van het ministerie die vraagt of het klopt wat er in de krant staat en wat ermee moet gebeuren en die zegt dat het ministerie dit niet wil? Het kan toch niet zo zijn dat niemand op het ministerie daaraan gedacht heeft of dat gehoord heeft?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik kan alleen maar zeggen dat het bij ons in globale zin, zonder dat we het onderliggende materiaal hadden, bekend was dat dit speelde op het moment dat de ACM op haar website bekend maakte dat er een besluit was, een negatief besluit voor de NS. Uiteraard hebben we toen contact gehad met de NS en zijn we hierdoor geïnformeerd, maar we hebben het rapport niet gekregen. Achteraf gezien hadden we dat natuurlijk moeten hebben. De raad van bestuur had de ernst hiervan met de raad van commissarissen en de

aandeelhouder moeten delen. Daar zijn geen vaste spelregels voor, maar de raad van bestuur moet op een gegeven moment inschatten of een zaak zodanig ernstig is en van een zodanig bestuurlijk en politiek belang is dat het aan de aandeelhouder moet worden gemeld. Dat is hier niet gebeurd. Het is veel te laat gebeurd. Dat verwijt ik in de eerste plaats de raad van bestuur van de NS. Die heeft de verantwoordelijkheid om de juiste informatie die van belang is voor het bestuur van de onderneming te delen met de raad van commissarissen en zo nodig ook met de aandeelhouder. Dat is in die fase niet gebeurd.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil graag nog even doorfilosoferen over de rol die de 100%-aandeelhouder heeft. Waarom is de Nederlandse Staat voor 100% aandeelhouder? Wat is uw rol daarin? Kunt u daar nog eens uw gedachten over laten gaan?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat is al zo sinds, ik meen, 1912. Sinds 1912 hebben we een nv Nederlandse Spoorwegen, waarvan de Nederlandse Staat de aandeelhouder is. Dat is zo, omdat ondanks de waarborgen van wet- en regelgeving, marktordening en toezicht, de dominantie van deze speler op het hoofdrailnet zo groot is dat we ook nog willen sturen via het aandeelhouderschap. Dat betekent overigens niet dat ik verantwoordelijk ben voor de bedrijfsvoering. Ik hoorde hier de term een paar keer gebruikt worden. Dan moet je er een ambtelijke dienst van maken. Dan ben je ook rechtstreeks verantwoordelijk voor de dagelijkse bedrijfsvoering. Dat ben ik niet. Het is een nv. Het wordt gerund als een onderneming, maar binnen allerlei publieke kaders en met een heldere opdracht die wordt ontleend aan wet- en regelgeving en aan de concessieovereenkomst.

Het aandeelhouderschap geeft mij de mogelijkheid om een aantal dingen te doen, om te sturen op de grote, strategische keuzes, op de grote investeringen — ik kom straks nog op de vraag van mevrouw Van Tongeren of de investeringsdrempel niet te hoog is — en op het benoemingen- en beloningsbeleid. Dus we sturen niet op microniveau en de dagelijkse bedrijfsvoering. Dat kan ook helemaal niet. We hebben grofweg 40 staatsdeelnemingen, grote en kleine, die allemaal gebonden zijn aan wet- en regelgeving en die functioneren in markten met al dan niet een toezichthouder. De aandeelhouder stuurt op de hoofdlijnen en zorgt dat de NS blijft bijdragen aan de publieke taken. Ik ben echter niet verantwoordelijk voor de dagelijkse bedrijfsvoering.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil daar wel op doorgaan, want volgens mij hebt u als aandeelhouder wel de bevoegdheid om bijvoorbeeld een CEO naar huis te sturen of het vertrouwen op te zeggen. In die zin hebt u dus de bevoegdheid om mee te kijken naar de wijze waarop het bedrijf geleid wordt. Als u dan constateert dat dit niet op een goede manier gebeurt, kunt u ingrijpen om het publieke belang te waarborgen.

Minister **Dijsselbloem**:
Zeker.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat is nu precies wat er hier aan de hand is. We hebben een CEO die ervoor gezorgd heeft dat het misgegaan is. In die zin vind ik uw houding ten aanzien van de raad van commissarissen wel heel erg gemakkelijk: wachten op. Er waren tal van signalen. We hebben zelfs in een tv-programma gehoord dat de directeur van Qbuzz heeft gezegd dat de leiding op de hoogte was. Dan verwacht ik toch dat u in uw rol van actieve aandeelhouder die het publieke belang en de leiding van de NS waarborgt, actie onderneemt. Wat hebt u gedaan toen u hoorde van die uitlatingen van die medewerker van Qbuzz?

Minister **Dijsselbloem**:
In de eerste plaats: we hebben geacteerd volgens de juiste wijze om met dat signaal om te gaan. Daar is buitengewoon serieus op gereageerd. Advocatenkantoor De Brauw dat het onderzoek deed naar deze hele affaire — wie wist nu wat, wie had de verantwoordelijkheid en wat was specifiek de verantwoordelijkheid van de CEO? — is daar verder op ingezoomd en heeft opnieuw en bij herhaling gesproken met deze bestuurder van Qbuzz en vervolgens ook weer met de heer Huges. Dat deel van het onderzoek is nog steeds gaande. Het definitieve rapport hebben we om die reden ook nog niet. Dus naar aanleiding van elk nieuw signaal dat we hebben gehad, is De Brauw verder gaan graven. Daar heb ik ook zeer om gevraagd want ik wil precies weten hoe het zit.

Het is natuurlijk buitengewoon kwetsbaar. Ik geloof er sterk in dat de cultuur echt aan de top begint. Als de top van de NS de verkeerde signalen afgeeft naar de verschillende onderdelen over hoe om te gaan met vertrouwelijkheid, met de wettelijke taak en met de publieke taak die in de wet is verankerd et cetera, dan ziekt dat door het gehele bedrijf. Dat is in deze casus gebeurd. Of dat systematisch gebeurt weten we niet. Dat wordt op dit moment verder onderzocht. Uw concrete voorbeeld en signaal is dus door De Brauw verder onderzocht en zal in het eindrapport worden meegenomen.

De **voorzitter**:
Mijnheer Bashir ...

De heer **Madlener** (PVV):
Waarom laat u mijnheer Van Helvert wel drie keer interrumperen?

De **voorzitter**:
Die had een verduidelijkende vraag op zijn eerste vraag.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb ook een verduidelijkende vraag.

De **voorzitter**:
Ik geef het woord aan mijnheer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):
Voor een goede reconstructie heb ik nog een vraag aan de minister. Hij zegt dat hij pas het volledige, ongecensureerde rapport op 4 juni onder ogen kreeg en dat in de loop van de ochtend van 5 juni de feiten op een rij kwamen te staan, waarna de minister zijn conclusies kon trekken. Kan de minister duidelijk uiteenzetten wat hij op 4 en 5 juni te weten kwam wat hij niet eerder wist?

Minister **Dijsselbloem**:
Ja, dat is prima te doen. Het rapport van 4 juni betrof het ACM-rapport, niet langer geanonimiseerd. Er stond dus niet meer: het ging om een e-mail van een medewerker van de NS. Het ging om het doorsturen van e-mails en het delen van informatie door de CEO van de NS. Die anonimisering was er van af. Het was voor het eerst dat wij het rapport kregen zonder de anonimisering en dat wij dus ook konden zien wat op dit punt de betrokkenheid en de verantwoordelijkheid van de CEO was. De 5de juni 's ochtends kwam daar nog bij dat de raad van commissarissen liet weten — wij kwamen tot dezelfde conclusie — dat de door de CEO afgelegde verklaringen over bijvoorbeeld de contacten die hij had gehad en de momenten waarop hij contact had gehad over deze kwestie met de bestuurder van Qbuzz, niet juist konden zijn.

We bekijken nog wie er inhoudelijk gelijk heeft over wat er tijdens die contacten is gewisseld. Maar het simpele feit dat er in die fase, en ook nog tijdens de onderzoeksfase, veel meer contacten waren geweest tussen de CEO en de bestuurder van Veolia, betekent dat zijn eerdere verklaringen daarover niet juist waren. Dat is een ernstige kwestie en het was voor de raad van commissarissen de aanleiding om het vertrouwen op te zeggen. Het hele feitencomplex bij elkaar was voor mij echt genoeg om het vertrouwen in deze bestuurder op te zeggen.

De heer **Bashir** (SP):
Begrijp ik dus goed dat de minister vóór 4 juni niet geïnformeerd is, op welke manier dan ook, over de feiten waar hij op 4 juni wel over geïnformeerd is, ook niet bij contacten met de CEO van NS?

Minister **Dijsselbloem**:
Nee, ik geef u aan dat er gaandeweg de tijd, dus tot en met 4 en 5 juni, nieuwe feiten aan werden toegevoegd. Sommige dingen wisten we al eerder. Ik heb op 28 april een brief aan de Kamer gestuurd, waarin we de eerste, voorlopige bevindingen van De Brauw over de kwestie ...

De heer **Bashir** (SP):
Dat was niet mijn vraag. Mijn vraag sloot aan op het eerste antwoord van de minister. De minister zei: ik wist niet dat de CEO degene was die de mailtjes heeft doorgestuurd of ze in ieder geval heeft gezien. Dat was voor hem de druppel die de emmer deed overlopen. Mijn vraag was of dat gegeven niet eerder door de CEO aan de minister verteld is, op welke manier dan ook.

Minister **Dijsselbloem**:
Nee. Wij hadden niet eerder een ACM-rapport waaruit met naam en toenaam duidelijk werd om wie het ging en wie bepaalde mails en informatie had gedeeld. Dat staat in het niet-geanonimiseerde ACM-rapport dat wij op 4 juni kregen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De minister had de namen nog niet, maar we wisten wel dat er zeer ernstige problemen waren bij de NS. Er was een schijnconstructie opgezet met een medewerker. Later werd duidelijk dat er ook sprake was van overtreding van de Spoorwegwet en van machtsmisbruik. Zoals de minister zelf net al aangaf lopen er nog steeds onderzoeken. Toch heeft de minister, simpel gezegd, op 4 juni besloten: ik trek de stekker eruit. Waarom heeft hij daar dan toch tot 4 juni mee gewacht? Eind april waren die onregelmatigheden al geconstateerd. Was dat niet het moment om te zeggen: ik ga optreden en actiever mijn rol als aandeelhouder invullen, om ervoor te zorgen dat de NS zich aan de wet houdt?

Minister **Dijsselbloem**:
Zeker, en dat is ook gebeurd. Daarom heb ik op 28 april een brief aan de Kamer geschreven. Wij gingen nog niet specifiek in op de rol van de voorzitter van de raad van bestuur; althans, die rol komt ook aan de orde, maar dan is ons beeld nog dat die betrokkenheid beperkt is. Maar het feit dat die ene medewerker naar binnen is gehaald en met een constructie is weggezet, dat informatie is gedeeld en dat die medewerker een rol heeft gespeeld in het biedingsteam, was op dat moment duidelijk. Dat was ons een paar dagen ervoor door de voorzitter van de raad van commissarissen verteld, op basis van dat onderzoek van De Brauw. De 28ste hebben we een brief gestuurd naar de Kamer waarin we ons oordeel gaven. Ik gaf mijn oordeel over de vraag hoe ernstig dat was en over de vraag wat we op basis daarvan gingen doen. In de dagen erna zijn nog feiten aan het feitencomplex toegevoegd, specifieker over de rol van de CEO. Dat was zo tot en met die laatste dagen.

Op een gegeven moment moesten we onze conclusie nog verder doortrekken en concluderen dat deze bestuurder niet gehandhaafd kon worden. Nu wordt het onderzoek nog afgemaakt. Voor de zorgvuldigheid moeten we dat dus ook nog afwachten. Dan kunnen we het geheel overzien. Mogelijk zijn er nog meer consequenties in de personele sfeer. Dat heb ik vrijdag ook gezegd. Ik kan dat op dit moment nog niet overzien. Zodra het hele rapport beschikbaar is, kunnen we dat allemaal aanschouwen. De feiten die we op vrijdagochtend hadden, waren echter voldoende om één ding zeker te weten: met deze bestuurder konden we niet verder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voor de minister was meteen duidelijk dat de feiten in dat rapport zo ernstig waren dat er actie moest worden ondernomen. Daarom zegt hij ook: ik heb meteen, drie dagen erna, een brief gestuurd aan de Kamer. Bevreemdt het hem dan niet dat de staatssecretaris, die van diezelfde feiten al zo lang kennis had, niet dezelfde urgentie voelde? Bevreemdt het hem niet dat zij niet diezelfde impuls had en niet eerder gezegd heeft dat dit niet kon blijven liggen? Zij wist het namelijk al sinds 12 maart.

Minister **Dijsselbloem**:
We moeten wel wat dingen uit elkaar houden. Wij spreken dit laatste deel van het debat over het rapport van De Brauw. Dat gaat over het overnemen van die medewerker en dergelijke. De staatssecretaris van I en M en de minister van EZ zijn eerder, vertrouwelijk en voor eigen gebruik, geïnformeerd over het oordeel van de ACM. Dat oordeel ging over de vraag hoe de NS is omgegaan met informatieverzoeken en het bindende bod van de concurrenten, Veolia en Arriva. Dat waren twee aparte trajecten.

De **voorzitter**:
Kan mevrouw Van Veldhoven verduidelijken over welk van de twee rapporten zij het heeft?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat wil ik inderdaad graag verduidelijken. Zou overtreding van de Spoorwegwet en machtsmisbruik door de NS, wat in het ACM-rapport stond, an sich voor de minister niet voldoende zijn geweest om actie op te willen ondernemen? Vindt hij ook niet dat dit iets had moeten zijn waarbij de staatssecretaris toch meteen het gevoel van urgentie had moeten hebben zoals de minister van Financiën nu?

Minister **Dijsselbloem**:
Nogmaals, ik denk dat wij daar met de ACM op moeten terugkijken. Wanneer mogen wij nu acteren op basis van een rapport dat ons vertrouwelijk ter hand wordt gesteld of ter inzage wordt gegeven? Wij hadden het net al over de vraag of de staatssecretaris dit mag delen met de aandeelhouder, die echt een andere verantwoordelijkheid heeft. Mogen wij onmiddellijk acteren op een rapport dat nog in een procedure van beroep en bezwaar zit, waarvan de NS — achteraf hebben wij daar natuurlijk onze bedenkingen bij — op dat moment nog probeerde openbaarmaking te voorkomen? Dit zijn procedures die je mag voeren bij de ACM. Het is ingewikkeld in de fase dat de ACM wel een besluit heeft genomen, maar nog niet openbaar, en er nog bezwaar en beroep kan worden aangetekend. Mag je dan meteen volop acteren? Ik had die informatie in ieder geval niet. Ik vind dat het wel uitmaakt welk type maatregel je neemt. Eén ding is duidelijk: 28 april was voor mij duidelijk dat de compliance aan wet- en regelgeving, de integriteit binnen deze organisatie, niet op orde is en niet geborgd is. Dat zit in de organisatiestructuur, maar ook in de cultuur. Op de ochtend van 5 juni was voor mij duidelijk dat ook de CEO daarin een persoonlijke verantwoordelijkheid droeg, niet een formele maar echt een persoonlijke verantwoordelijkheid.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Gaat u verder met uw betoog.

Minister **Dijsselbloem**:
Daarmee zijn in ieder geval heel veel vragen over wie wat wanneer wist en waarom er geacteerd of niet geacteerd werd in mijn rol als aandeelhouder, bij interruptie al aan de heer Madlener beantwoord.

De heer Bashir heeft gevraagd of de minister expliciet toestemming heeft gegeven voor het meedoen aan de aanbesteding. Dat was in dit geval niet nodig. Het beleid met betrekking tot de vraag wanneer de NS mag meedoen aan regionale aanbestedingen is verder aangescherpt. Daarover zal de staatssecretaris zo meer zeggen. Het was echter evident dat de NS-dochter mocht meebieden op de concessie in Limburg. Het was geen dermate grote investering dat voorafgaande goedkeuring van de aandeelhouder nodig was. Er is wel met ons over gesproken. Wij hadden er echter geen bezwaar tegen, uiteraard onder de aanname dat dit keurig en op een eerlijke manier zou gebeuren door de NS-dochter.

In aansluiting daarop kan ik misschien meteen ingaan op de vraag van mevrouw Van Tongeren. Zij heeft gezegd dat in het rapport van de Rekenkamer wordt gewezen op de kwetsbaarheid doordat de investeringsdrempel veel te hoog is. Dat is de oude investeringsdrempel. Strikt gezien heeft mevrouw Van Tongeren daarin gelijk. In de statuten van de NS is vastgelegd dat pas bij een investering groter dan een derde van het balanstotaal — dat is de ruim 2 miljard die ze noemde — toestemming van de aandeelhouder vereist is. In de nieuwe nota inzake staatsdeelnemingen, van vorig jaar, hebben wij al vastgesteld dat dit een veel te hoog drempelbedrag is. Wij zijn nu voor alle staatsdeelnemingen bezig om dat waar nodig statutair aan te passen. De statuten van de NS moeten formeel nog worden aangepast. Daarin heeft mevrouw Van Tongeren gelijk. Met de NS hebben wij echter onmiddellijk na het verschijnen van de nota de afspraak gemaakt dat wij voortaan bij een investering vanaf 200 miljoen echt gekend willen worden, geïnformeerd willen worden en betrokken willen worden. Wij gaan dat ook formeel in de statuten vastleggen. De afspraak is echter al gemaakt en zo werken we al.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij om dat te horen van de minister. Deze nota zal mij ontsnapt zijn, maar ik heb hier wel het mooie boekwerkje van de Rekenkamer voor me. Wat is dan het verschil tussen ProRail met een investeringsdrempel van 35 miljoen en de NS met een investeringsdrempel van 200 miljoen?

Minister **Dijsselbloem**:
De NS is een staatsdeelneming en valt onder het deelnemingenbeleid. ProRail is een beleidsdeelneming en valt onder I en M. ProRail wordt ook een-op-een gefinancierd vanuit de begroting van I en M, vanuit het Infrafronds. Staatsdeelnemingen worden gerund als bedrijven. Zij hebben een eigen bedrijfsvoering en mogen investeren uit hun eigen winst et cetera. Zij moeten projecten ook op basis van een businesscase kunnen opbouwen. Desalniettemin denk ik dat de grote investering die Gasunie heeft gedaan in een netwerk in Duitsland, de directe aanleiding is geweest. Dat heeft bij ons ook de ogen geopend. Het zijn wel heel grote en ook nog eens riskante investeringen. Daar willen wij als aandeelhouder bij betrokken zijn. Het gaat uiteindelijk ook om publiek vermogen dat in deze staatsonderneming is opgebouwd.

Het rapport van de Rekenkamer is overigens een uitstekend rapport, maar het verdisconteert nog niet alle nieuwe initiatieven die wij in de nota inzake staatsdeelnemingen hebben genomen. Strikt genomen kan de Rekenkamer op onderdelen gelijk hebben. De statuten van de NS zijn bijvoorbeeld formeel nog niet gewijzigd, maar wij zitten in

het traject van wijzigingen. Wij hebben met de NS allang besproken dat wij voortaan bij veel lagere bedragen gekend en betrokken willen worden. De praktijk is dus al aangepast, maar de procedure van statutenwijziging et cetera moet nog formeel worden doorlopen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij horen graag van de minister wanneer dat rond is. Worden de andere conclusies en aanbevelingen wat betreft NS en ProRail ook een-op-een overgenomen? Of is dat al gebeurd in de nota waar de minister naar verwijst?

Minister **Dijsselbloem**:
Dan ga ik improviseren, want ik ken niet alle conclusies en aanbevelingen in de rapporten van de Rekenkamer uit mijn hoofd. Maar wij hebben binnenkort een notaoverleg over staatsdeelnemingen.

De **voorzitter**:
Op 24 juni is er een notaoverleg over staatsdeelnemingen.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik dacht dat dit rapport daar ook op de agenda stond. Ik kijk naar de griffier voor een bevestiging.

De **voorzitter**:
De griffier knikt ja, dus ik neem aan dat dat het geval is.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik zal ervoor zorgen dat ik dan alle aanbevelingen van de Rekenkamer paraat heb.

Voorzitter. De heer Bashir heeft gevraagd: zijn er bij Veolia en Abellio dan geen misstanden; waarom wordt daar geen onderzoek naar gedaan? Naar Abellio wordt nog aanvullend onderzoek gedaan. Wij hebben op dit moment geen aanwijzingen voor misstanden bij andere regionale aanbestedingen. Als er klachten zouden zijn, is het aan de ACM om onderzoek te doen naar andere aanbieders van openbaar vervoer in de regio, maar de ACM is daarin onafhankelijk. Ik heb geen reden om daar onderzoeken te gelasten, als ik dat al zou kunnen.

De heer **Bashir** (SP):
ACM zou een waakhond moeten zijn. Zij zal ook zelf bijvoorbeeld de krant lezen. Daarin is uitgebreid bericht over uitgelekte mails van mensen van Arriva en Veolia of in ieder geval van FMN-partijen, die daarin schreven dat zij gingen samenspannen tegen de NS. Dan is de vraag natuurlijk waarom die signalen niet opgepakt worden.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik weet niet of dat zo is. Nogmaals, de ACM is onafhankelijk toezichthouder. Ik kan die vraag dus niet beantwoorden.

De heer **Bashir** (SP):
Is de minister het met mij eens dat zulke signalen aanleiding zijn om in ieder geval nader naar de situatie te kijken?

Minister **Dijsselbloem**:
Zelfs dat kan ik niet zeggen. Nogmaals, de ACM is onafhankelijk en beslist zelf wanneer zij meent dat de Mededingingswet wordt overtreden of dat er anderszins vals spel wordt gespeeld in concurrentiesituaties. Ik kan de vraag dus niet beantwoorden. Ik kan de ACM niet opdragen om op basis van krantenberichten onderzoek te doen.

Voorzitter. De volgorde dreigt inmiddels minder logisch te worden. Er zijn vragen gesteld over de rol van de raad van commissarissen. De raad van commissarissen is ook te laat en onvoldoende geïnformeerd. Het ACM-rapport is bijvoorbeeld te laat met de raad van commissarissen gedeeld. Dat geldt niet voor het traject van het onderzoek van De Brauw. Daar is de raad van commissarissen wel steeds van op de hoogte gehouden. De raad van commissarissen heeft ook mij geïnformeerd. ACM is door de raad van bestuur steeds klein gehouden. Er is steeds gezegd: het is allemaal onterecht; wij gaan het allemaal rechtzetten en we gaan bezwaar aantekenen. Achteraf gezien hadden we dat met zijn allen niet moeten accepteren en hadden we moeten doorvragen, maar dit is de rol die de raad van bestuur heeft gespeeld. Het ingewikkelde daarvan — maar dat hebben we al voldoende gewisseld — is dat de stukken niet met de aandeelhouder zijn gedeeld in die fase. Ik blijf echter staande houden dat het aan de raad van bestuur is om de raad van commissarissen en de aandeelhouder over dit soort ernstige zaken direct en volledig te informeren. Dat is niet gebeurd.

Met de raad van commissarissen hebben wij op de trajecten vervolgens goed en nauw samengewerkt. De raad heeft hetzelfde gevoel van urgentie en is zeer gemotiveerd om de ingrepen te doen die nodig zijn. Ik denk bijvoorbeeld aan de uitbreiding van de tweekoppige raad van bestuur, hoewel formeel inmiddels nog eenkoppig, want dat is toch te riskant.

Mevrouw Van Veldhoven merkte op dat deze structuur nog maar kort geleden in het leven is geroepen. Daar zat een andere keuze in die ik op zichzelf nog steeds verdedig. De heer Huges heeft echt goede dingen gedaan. Veel Kamerleden hebben dat ook gezegd. Dat is ook oprecht het geval. Een van die goede dingen is dat hij heeft gezegd dat de NS één bedrijf moet worden en dat hij al die verschillende kokers die langs elkaar heen werken, wilde doorbreken. Daarom heeft hij de structuur aan de top ingericht, met een executive committee, zoals dat heet, met daarboven, strikt formeel gezien, twee statutaire bestuurders. Dat is smal. De compliance en de integriteit waren wel degelijk bij een van de twee statutaire bestuurders belegd, maar naast zijn rol als CFO. Gegeven de situatie die wij hebben aangetroffen, en gegeven de omvang van en de risico's voor het bedrijf vinden wij samen met de raad van commissarissen dat er een derde statutaire bestuurder naast moet komen. We gaan de structuur niet helemaal openbreken. De vernieuwing van Huges is op zichzelf goed, maar de functies compliance en integriteit gaan wij borgen op het niveau van de statutaire bestuurder.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Eerst een kort puntje van orde. De minister en de staatssecretaris hebben 195 vragen beantwoord. De antwoorden geven ook weer aanleiding tot allerlei vragen. Met vier interrupties gaan wij het echt niet redden. Ik zal het kort houden maar ik wil dit wel meegeven.

De **voorzitter**:
Ik heb aan het begin van het debat heel duidelijk aangegeven dat ik er nog even naar wilde kijken. U zit nog helemaal niet aan uw vier interrupties, dus wacht nog even af. Ik zoek naar een juiste verhouding. Ik heb goed geluisterd naar de inbreng in eerste termijn. Daar heb ik niet heel veel technische vragen horen terugkomen. Op dat moment hadden die echter wel moeten worden gesteld. Laten wij kijken waar wij uitkomen, want er moet wel sprake zijn van een soort van verhouding. Stelt u uw vraag.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dank, voorzitter. Ook dank voor de flexibiliteit.

De **voorzitter**:
Nou. Ik heb gezegd dat we ernaar kijken. Ik ben dus nog niet flexibel geweest. Als u dit flexibel vindt, zie ik dat graag als een compliment.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het gaat vast komen.

Ik begin met de terechte opmerking van de minister dat de heer Huges ook veel goede dingen heeft gedaan. Hij heeft de samenwerking met de andere partijen verbeterd. Hij heeft echt ingezet op een andere positionering van de NS. Het is terecht dit wij dat erkennen, maar op het punt van de compliance ging het heel erg fout. Als de cultuur is dat 80% van de waarheid ook de waarheid is, gaat het niet goed. De compliance in het bedrijf was op papier keurig geregeld. Zo ongeveer elke afdeling had een compliance officer. Dat blijkt ook uit de beantwoording van de vragen. Als de cultuur binnen het bedrijf zo is dat 80% van de waarheid ook de waarheid is, moet een onderzoek naar compliance en eventuele misstanden bij andere aanbestedingen en naar andere personen die misschien betrokken zijn geraakt dan door het bedrijf zelf worden gedaan ...

Minister **Dijsselbloem**:
Nee.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
... of zou het goed zijn als een extern bureau dat doet?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat gebeurt door een extern bureau.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Uitstekend. Dat vind ik heel belangrijk. Het rapport wordt, neem ik aan, ook openbaar en wordt aan de Kamer toegestuurd.

Minister **Dijsselbloem**:
Het gebeurt door twee externe bureaus. Ik heb ergens een naam opgeschreven. Het gaat in ieder geval om Alvares. Die bureaus houden zich onder andere bezig met forensische accountancy. In opdracht van de raad van commissarissen — ik vind dat belangrijk, want ik wil de raad echt in positie houden — gaan die bureaus heel precies door heel de compliance heen, hoe het is geborgd en hoe dat in het bedrijf is geregeld. Vervolgens komen ze met dat onderzoek. Ik zal dat uiteraard ook aan de Kamer sturen, zo nodig vertrouwelijk. Dat kan ik op dit moment niet overzien, maar de Kamer moet erover kunnen beschikken.

Als mevrouw Van Veldhoven wil dat ik dit naar mij toetrek, dan doe ik dat niet. De verhouding is echt: de raad van commissarissen ziet toe op het bestuur van de onderneming. Ik wil de raad in positie houden. Op basis van het rapport zullen wij een definitief plan maken over wat er nodig is. Los van de ideologische discussie over marktwerking of niet, ik voel absoluut niets voor de stelling dat, als je marktwerking hebt, je dit soort misstanden krijgt. Sorry, daar geloof ik niet in. Ook met marktwerking moet je je net als in elk bedrijf keurig aan regels houden. Elk bedrijf in Nederland moet zich aan regels houden. Compliance is standaard en moet van hoog niveau zijn. Het onderzoek verschijnt pas later dit jaar; het zal echt niet meer voor de zomer verschijnen. Ik wil namelijk dat het goed gebeurt. Dan zal ik de Kamer het rapport geven en haar ook informeren over het definitieve plan om de integriteit in deze hele organisatie veel beter te borgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Op dat punt zijn de minister en ik het eens. Dat is mooi. Over het standpunt dat de raad van commissarissen verantwoordelijk zou moeten zijn voor het onderzoek heb ik echter mijn twijfels. We zien een optelsom van incidenten en een cultuurprobleem. Moeten we dan, gezien het feit dat sommige leden van de raad van commissarissen er al heel lang zitten, niet uitkijken of de raad van commissarissen niet een onderdeel was van de cultuur? Als je tien jaar lang in de raad van commissarissen van een bedrijf zit, blijf je daar dan geheel van verschoond, zo zou ik de minister retorisch willen vragen. Zou het dan niet slim zijn om dat onderzoek geheel onafhankelijk, buiten het bedrijf om, met een frisse blik van buiten, onder verantwoordelijkheid van de minister te laten uitvoeren? Uiteraard moeten we de raad van commissarissen vervolgens weer goed in positie brengen door hem toe te laten zien op de uitvoering, want dat is zijn rol. Het onderzoek moet echter geheel onafhankelijk gebeuren.

Minister **Dijsselbloem**:
Bij dit soort dingen is het als volgt: je hebt er vertrouwen in of niet. Het gaat hier om de rol van de raad van commissarissen. Ik heb vertrouwen in hun rol. Ik denk dat zij dat kunnen. Ik heb gezien hoe zij de afgelopen maand, naarmate de verschillende feiten ook voor hen duidelijk werden, op deze feiten hebben geacteerd. Dat hebben zij tamelijk rücksichtslos gedaan. Ik vind dat ze daar buitengewoon scherp in zijn. Daarom wil ik de verantwoordelijkheid voor wat de volgende stappen zijn, ook niet bij hen wegnemen. Wel zal ik, net als bij het onderzoek van De Brauw, voortdurend meekijken of het wel goed wordt gedaan, of het goed wordt ingericht, of overal aan wordt gedacht. Wordt er bijvoorbeeld ook gekeken naar de rol van de raad van com-

missarissen zelf? Dat is ook een onderdeel van de compliance en integriteit.

Ook hebben we met de raad van commissarissen afgesproken dat er nog een derde deskundige zal worden toegevoegd aan dit onderzoeksbureau, om voortdurend bij hen mee te kijken en commentaar te leveren in de trant van: denk hieraan, pas op hiervoor et cetera. Er komt dus nog een soort buitenboordmotor om het onderzoek scherp te houden. Die derde deskundige wordt aangesteld in overleg met Financiën. We zijn er dus nauw bij betrokken, maar ik wil de raad van commissarissen niet "uithoeken", want daarmee zou ik tegen hen zeggen: ik heb er geen vertrouwen meer in. Dat is echt niet aan de orde.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Zoals ik het nu lees, is nog steeds de NS opdrachtgever. Onder NS versta ik het bedrijf NS en niet de raad van commissarissen.

Minister **Dijsselbloem**:
Expliciet de raad van commissarissen. Er wordt ook gerapporteerd aan de raad van commissarissen in een besloten zitting. Dat wil zeggen dat de onderzoekers zonder de bestuurders aan de raad van commissarissen zullen rapporteren over hun bevindingen. Daarvoor hoeven ze dus ook niet eerst langs de raad van bestuur. De raad van bestuur zal er ook niet bij zijn. Ze zullen rechtstreeks rapporteren aan de raad van commissarissen. Zo is het afgesproken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De VVD heeft net als D66 de intentie dat er een extern, onafhankelijk onderzoek moet komen. Daar hechten wij zeer aan, zeker na alle feiten die bekend zijn geworden. De vraag is dus of de onafhankelijkheid op die manier voldoende geborgd is. De minister schat in van wel. Ook lezen we dat De Brauw, de vaste huisjurist en -adviseur van de NS, toch ook een deel van het onderzoek uitvoert. Dan is er toch sprake van een zekere verwevenheid tussen het bureau en het bedrijf? Een ander bureau, Movares, gaat ook nog een onderzoek doen. Zijn die níét de vaste adviseur van de NS? Want ook in dat geval hechten we aan een echt onafhankelijk onderzoek door een bedrijf dat niet vóór die tijd de vaste adviseur van de NS was. Dat leidt namelijk tot de verwevenheid van personen, voorinformatie enzovoorts.

Minister **Dijsselbloem**:
De Brauw heeft inderdaad eerder opdrachten voor de NS gedaan. Je kunt van hun onderzoek veel zeggen, maar niet dat ze niet bezig zijn om de onderste steen boven te krijgen. Ook dat gebeurt zonder dat wie dan ook wordt gespaard. Het feitencomplex dat zij hebben blootgelegd —het initiatief daartoe is genomen door de CIO — heeft geleid tot het vertrek van de CEO. Ik heb dus geen enkele reden om eraan te twijfelen of zij wel diepgravend, hard en scherp genoeg hun werk doen. Dat rapport is bijna klaar. Het lijkt me weinig zinvol om dat nog een keer te laten doen, maar dan door een andere partij. Dat rapport is zeer onthullend.

Het andere rapport wordt uitgevoerd door forensische specialisten die niet de vaste adviseur zijn van de NS en zeer ervaren zijn op het terrein van compliance, integriteit et cetera. Zij gaan er sec naar kijken. Dat doen ze in opdracht van de raad van commissarissen, maar uiteraard wel onafhankelijk. Het is een onafhankelijk bureau dat de opdracht krijgt. Als we nu zeggen dat we niet willen dat de raad van commissarissen erbij betrokken wordt, stellen we een vertrouwensvraag en dat vind ik niet terecht. De raad van commissarissen is in de beginperiode onvoldoende geïnformeerd door de raad van bestuur. Dat had veel explicieter gemoeten. Naarmate de raad van commissarissen de afgelopen weken informatie kreeg en opeiste, heeft hij adequaat opgetreden.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dan blijft toch het punt over dat de CFO kennelijk de opdrachtgever is geweest van het eerste deel van het onderzoek. We kunnen niet ontkennen dat dit onderzoek dusdanige feiten heeft opgeleverd dat je je nog niet hoeft af te vragen of de onafhankelijkheid in het geding is. We zullen het met dat onderzoek moeten doen. Het onderzoek zelf mag echter geen onderwerp van discussie worden. Daarom is het zo belangrijk dat de onafhankelijkheid geborgd is. Ik merk dat de minister het voldoende vindt. De CFO heeft het onderzoeksbureau aangesteld en wordt waarschijnlijk zelf nog bij het onderzoek betrokken. Het betreft immers de hele NS en de woorden van de minister liegen er niet om. Ik neem het even tot mij, maar de onafhankelijkheid moet geborgd zijn. Hoe zit dat bij dat andere bureau, Movares? Is dat bureau niet de vaste adviseur van de NS?

Minister **Dijsselbloem**:
Die vraag heb ik al beantwoord: dat is niet zo. Op het moment dat de CFO, voortvloeiend uit het ACM-onderzoek, de e-mails onder ogen kreeg waaruit de constructie van de ex-Veoliamedewerker bleek, heeft hij actie ondernomen. Zo hoort het ook te gaan in een bedrijf. Als je misstanden ziet, laat je dat zelf onderzoeken. Je gaat niet op je handen zitten en zeggen dat er iemand van buiten moet komen om het over te nemen. De CFO heeft het onderzoek in gang laten zetten door advocatenkantoor De Brauw. Nogmaals, dat rapport is niets ontziend en alles onthullend. In het onderzoek van De Brauw, maar zeker ook in het tweede onderzoek, is bovendien het ministerie van Financiën betrokken. Wij kijken mee met de opdracht en wij kijken naar de wijze waarop de onafhankelijkheid geborgd is. We hebben afgesproken dat er nog een derde deskundige bij wordt gezet om te reflecteren op het onderzoek en te beoordelen of het diepgravend en onafhankelijk genoeg is. Dat is nog een extra waarborg.

Deze afspraak hebben we als aandeelhouder met de raad van commissarissen gemaakt. Ik denk dat we het op deze manier moeten doen. Volgens mij is de kwaliteit van het onderzoek het minste probleem in dit hele complex. Zowel het onderzoek van ACM, als dat van De Brauw en van de forensische onderzoekers is buitengewoon goed.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De minister zei zojuist dat de raad van commissarissen zo scherp is geweest. Ik zet daar wat vraagtekens bij. Gezien alles wat er gebeurd is binnen de NS, kun je je afvragen wie er heeft zitten te slapen. Ik hoor de hele tijd wanneer

de raad van commissarissen en de ministeries geïnformeerd zijn. Het is echter een zaak van brengen en halen. Als er nu een heleboel bedrijven van dit soort omvang bestonden waarvan we 100% aandeelhouders waren, dan zou ik het begrijpen. Volgens mij is er echter maar eentje waar we zo volop in zitten. Is de minister het met mij eens dat het een kwestie is van brengen en halen? Als de minister weet dat er veel op het spel staat, dat er veel emotie en commotie over in de Kamer is, is dat dan geen reden om op actieve wijze informatie te gaan halen?

Minister **Dijsselbloem**:
Zo beginnen we het debat helemaal opnieuw. Ik heb geschetst op welke momenten wij bepaalde informatie hebben gekregen en op welke momenten wij hebben doorgevraagd. Ik heb ook verteld in welke volgorde wij de Kamer hebben geïnformeerd en eerste stappen hebben aangekondigd. We hebben niet tot vrijdag op onze handen gezeten. Als u dat denkt, doet u het feitencomplex — om dat woord nog maar eens te gebruiken — onrecht. Het is dus waar dat de raad van commissarissen moet doorvragen. Datzelfde geldt voor de aandeelhouder. Dat doe je echter niet lukraak, maar op basis van informatie en bevindingen die op een gegeven moment boven water komen. Dat is iets wat de afgelopen maanden is gebeurd. Vergis u niet: de fraude, de malversaties, het overtreden van wetten is allemaal in de periode daarvoor gebeurd. Het is niet allemaal doorgegaan, terwijl wij al informatie hadden. Het is in de maanden daarvoor gebeurd. In de afgelopen weken zijn die onderzoeken tot volle wasdom gekomen en hebben we opgetreden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat is eigenlijk de vraag. Er wordt steeds gezegd, en de minister zegt het nu weer: we hebben doorgevraagd, maar dat moet je doen op basis van de feiten die je binnenkrijgt. Er zijn echter ook feiten die je verneemt in de pers of elders waardoor je kunt weten dat er iets mis is. Dat is niet iets van de laatste maanden. In 2013 is er al een motie ingediend in de Kamer waarin er werd verzocht om de NS niet Qbuzz over te laten nemen, omdat dat beter zou zijn. In 2014 heeft de provincie Limburg een motie aangenomen waarin zij vroeg om te zorgen voor een gelijk speelveld omdat de NS dat niet deed. Zij vroeg aan het kabinet om op te treden. Zo zijn er een aantal momenten waarop de minister wist wat te doen. Mijn vraag is de volgende. Iedereen vraagt zich het af, maar niemand durft die vraag te stellen. De taak van de aandeelhouder van de NS is heel belangrijk en zwaar. In alle oprechtheid vraag ik de minister: denkt hij, gezien alle andere taken die hij heeft, ook buiten Nederland, in Europa, dat hij genoeg tijd en aandacht kan besteden aan de Nederlandse Spoorwegen?

Minister **Dijsselbloem**:
Het is nog erger dan de heer Van Helvert vermoedt. De NS is niet het enige grote bedrijf waar de Staat in deze omvang in zit. De Staat is 100% aandeelhouder van een reeks van bedrijven. Dat blijft de Staat ook, omdat er grote publieke belangen in geborgd zijn die we niet alleen met wet- en regelgeving kunnen zekerstellen. Mijn mensen zijn daar zeer nauw bij betrokken. Zij volgen dat. Nogmaals, wij zijn niet verantwoordelijk voor de dagelijkse bedrijfsvoering, want dan moet je er een ambtelijke dienst van maken. Dit zijn bedrijven. Die moeten als bedrijf worden gerund. We halen er mensen voor binnen die die capaciteiten hebben. Onderdeel van die capaciteit is wel dat men tijdig de raad van commissarissen en soms zelfs de aandeelhouder informeert wanneer er belangrijke dingen spelen of zich grote risico's openbaren. Dat is in deze kwestie te laat gebeurd. Dat staat buiten kijf.

De heer **Madlener** (PVV):
Er speelt nog een kwestie: de aankoop van de Sprinters. Daarbij blijkt er sprake te zijn geweest van omkoping. Behalve de top van de NS hebben we ook de top van Qbuzz gezien, die zei: het was een soort overleg. Daarmee wordt de gedachte gevoed dat hier niet zomaar een incident aan de hand is, maar dat er echt een cultuur binnen de top is van machtsmisbruik, van omkoping, van marktmanipulatie. Veolia heeft aangifte gedaan. Het Openbaar Ministerie gaat nu na of er strafbare feiten zijn gepleegd. Heeft de minister aangifte gedaan van mogelijke strafbare feiten en ziet hij een verband tussen de omkoping bij de Sprinters en deze kwestie?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat vind ik moeilijk te zeggen. De omkoping bij de aanschaf van de Sprinters is echt een heel andere kwestie. Daarbij is een externe consultant betaald voor informatie door een bedrijf dat mogelijk geïnteresseerd zou zijn om dat materieel te leveren. Die persoon had weliswaar in het verleden voor de NS gewerkt, maar was inmiddels erbij betrokken als externe consultant. Dat is echt een heel andere situatie dan deze situatie, waarin we in een aanbestedingstraject door de hele organisatie, tot in de top van de NS, zien dat er onzorgvuldig, onjuist en zelfs in strijd met de wet wordt gehandeld. Het komt allemaal bij elkaar en het telt allemaal op in het beeld, maar het is wel een andere casus. Ik weet niet of in die casus aangifte is gedaan — ik kan daar misschien op terugkomen in tweede termijn — maar dat ligt wel voor de hand. In de casus-Limburg is het OM geïnformeerd op 28 april. Het OM bekijkt of strafrechtelijke vervolging aan de orde zou moeten zijn. Dit is nog een vooronderzoeksfase. Daarin treed ik uiteraard niet. Het OM is geïnformeerd door de NS zelf.

De heer **Madlener** (PVV):
Er is dus geen aangifte gedaan door de aandeelhouder, door de minister. Waarom niet?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat hoeft niet als de NS zelf het OM heeft geïnformeerd over de misstanden, de malversaties die daar aan de orde zijn geweest. Het heeft niet zo veel zin als ik dat ook nog doe. Nogmaals, de heer Madlener moet zich echt realiseren dat de rol van de aandeelhouder anders is dan bij een ambtelijke dienst. Het is een zelfstandig bedrijf met zelfstandige bevoegdheden. Als het niet goed gaat, grijp ik in. Dat is afgelopen week gebeurd.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Misschien ben ik wel te vroeg met mijn vraag. Ik heb namelijk een vraag gesteld in eerste termijn over de rol van de CFO nu. Hij was degene die alles heeft aangekaart, maar

hij zit nu zelf in een lastige positie, want hij is nu én CEO én CFO én CEO van Abellio. Natuurlijk, nood breekt wet, maar het is geen wenselijke situatie. Hoe denkt de minister daar verder mee om te gaan?

Minister **Dijsselbloem**:
Dat antwoord zat nog in mijn stapeltje. Ik was er nog niet aan toegekomen. Daar zullen wij zo snel mogelijk een interim-oplossing voor zoeken, want de heer Hoogland heeft gelijk als hij zegt dat te veel rolvermenging een onderdeel van het probleem is. De oplossing die wij vrijdag hebben moeten treffen, is echt een noodoplossing. Wij hopen zo snel mogelijk een interim-bestuurder aan te trekken. Dan kunnen wij dat weer oplossen. En uiteraard moeten er nieuwe bestuurders komen op meerdere plekken. Dat gaat langer duren, maar wij zoeken een interim-oplossing voor dit risico.

Dan, als u het goedvindt, wou ik overstappen naar de toekomst: wat betekent dit nu allemaal voor de NS en voor de rol, de structuur en de ambities van de NS? Verschillende Kamerleden hebben gezegd dat wij daar goed naar moeten kijken. Sommigen legden daar al een oordeel of een wens in. Zover zijn wij nog niet, al was het maar indachtig de adviezen van de Eerste Kamer. Die heeft gezegd: als je over dit soort dingen beslissingen gaat nemen, doe het dan in ieder geval zorgvuldig; weeg alle publieke belangen. Dat zullen wij dus doen. Dat gaat om het hele complex van de structuur van de NS met dochters en daar weer dochters van, die binnenslands en buitenslands actief zijn met commerciële marktactiviteiten. Dat gaat over de vraag waar die NS-dochters dan nog actief in moeten zijn. Dat gaat over het feit dat de NS ook de stations beheert. Overigens moeten wij dan niet alleen denken aan de gebouwen of de perrons, die inderdaad van ProRail zijn, maar ook aan de diensten.

Al deze dingen gaan wij onder ogen zien. Daar zal ik uiteraard met de NS zelf over spreken, maar uiteindelijk zal ik bij de Kamer terugkomen op de vraag hoe de NS het zou willen en hoe de aandeelhouder het zou willen inrichten. Daarnaast moet je ook nadenken over de vraag: als je de stations er afhaalt, haal je dan ook alle diensten eraf, zoals de informatievoorziening, de elektronische palen en al die voorzieningen en diensten die de NS op en om het station biedt? Hoe moet je die dan opsplitsen? Die systemen zitten immers in één systeem dat is geschakeld met alle stations. Je kunt dus niet zomaar de stations in Limburg er afhalen, zoals een van de leden suggereerde. Althans, laat ons daar zorgvuldig naar kijken.

Het lijkt mij onverstandig als wij nu, op basis van wat hier aan de hand is, beslissingen nemen over de manier waarop wij ons spoor en spoorbedrijf inrichten, over de structuur, en dan over tien jaar weer een parlementaire enquête hebben rond de vraag: hoe is het mogelijk dat u dit onderdeel weer hebt afgesplitst of daar weer een scheiding hebt aangebracht? Wij moeten dat echt goed doordenken. Dat er een kwetsbaarheid zit in de manier waarop het nu geregeld is, zoals verschillende leden hebben betoogd, is absoluut waar. Die kwetsbaarheid moet in alle gevallen ten minste binnen het bedrijf worden aangepakt. Daar kun je heel ver mee komen. Of wij daar ver genoeg mee komen, gaan wij nu bekijken. Anders zullen er verdere maatregelen moeten worden genomen in de structuur, in de taakafbakening en mogelijk in de ambitie van de NS of haar dochters.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik wil de minister graag complimenteren met de wijze waarop hij dit gedeelte van het debat voert. Hij verwijst naar zorgvuldigheid, naar het rapport van de Eerste Kamer en naar het borgen van publieke belangen, en zegt dat wij geen ad-hocbesluit moeten nemen. Daar is mijn fractie het heel erg mee eens. Ik heb nog wel een vraag. In de brief staat dat de NS uiteraard zelf ook opvattingen heeft en zelf ook aan de slag gaat met een visie op het regionale spoor. Dat werd net gememoreerd. Hoe verhouden die twee zich tot elkaar? Hoe verhoudt de visie die de minister wellicht van plan is te ontwikkelen — dat zullen wij hem in ieder geval vragen — zich tot de visie die de NS ontwikkelt?

Minister **Dijsselbloem**:
Het klinkt misschien wat arrogant maar, gegeven deze situatie, zal de visie van de aandeelhouder hier uiteindelijk de doorslag in geven, omdat de NS zich anders vanwege haaar tegenstrijdige belangen in nieuwe kwetsbaarheden begeeft. Dat gebeurt overigens in nauwe afstemming met het beleidsdepartement, want het moet ook nog passen binnen het beleid en het raamwerk van de marktordening, zoals I en M dat heeft neergelegd. Wij zullen nu echt heel goed bekijken hoe wij voorkomen dat de NS zichzelf tegenkomt en er daardoor in de toekomst weer nieuwe risico's ontstaan. Ik zal de NS echter zeker niet ontzeggen om daar zelf een opvatting over te ontwikkelen, want ik vind dat dit hoort.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik begrijp heel goed dat de NS daar zelf ook opvattingen over heeft. Ik denk dat het goed is dat wij die ook horen. Maar ik vind het heel belangrijk dat de overheid vanuit haar aandeelhouderschap een visie ontwikkelt op de positionering van de NS. Laten wij niet op basis van dit voorval, hoe vervelend ook, het hele stelsel op zijn kop zetten. Laten wij het stelsel met elkaar op een dusdanige manier inrichten dat wij dit soort voorvallen kunnen voorkomen. Ik hoop dat de minister dit op een rij wil zetten voor de Kamer, zodat wij daar wellicht aan het eind van dit jaar, als er ook nog een rapport van de enquêtecommissie-Fyra ligt, verder met elkaar over kunnen spreken.

Minister **Dijsselbloem**:
Dat zeg ik graag toe.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ook ik vind de beantwoording van de minister heel prettig, maar ik heb wel een vraag onder andere naar aanleiding van wat ik in mijn eerste termijn gezegd heb en ook naar aanleiding van wat de minister net zei. Hij zei: we moeten gaan bekijken hoe wij dit verstandig kunnen doen. In zijn brief schrijft de minister vrij duidelijk dat een 100%-staatsbedrijf de randen van de wet niet mag opzoeken en dat ook de Ierse constructie eigenlijk niet mag. Daarmee zegt de minister al dat de NS, ook in de vorm van een dochter die op het spoor concurreert, zich aan een hogere morele maatstaf dient te houden dan bijvoorbeeld Starbucks. Klopt

dat nou of gaat de minister nog nadenken over de manier waarop wij dat moeten doen?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik ga nadenken — daar hebben verschillende leden ook om gevraagd — over de marktordening. Je kunt verschillend denken over de marktordening. De staatssecretaris zal daar straks ook nog iets over zeggen. De marktordening is nu: hoofdrailnet, concessies en de NS-dochter mag op sommige concessies meedingen. Binnen de concessie kan de NS nog allerlei keuzes maken. Wij kunnen erover nadenken hoe wij de NS-holding met al zijn taken structureren. We kunnen ook nadenken over de ambitie waarmee de NS in de toekomst gaat meedoen aan die concessies. Misschien moet je er wel helemaal mee stoppen. Dat kunnen we allemaal tegen het licht houden. Wij kunnen bekijken of dit zorgvuldig kan worden ingericht, dus op een manier die inderdaad leidt tot een gelijk speelveld en niet tot allerlei integriteitsrisico's et cetera. De staatssecretaris zal nader ingaan op de discussie over de marktwerking. Sommigen hadden graag marktwerking gehad en anderen zeggen: hadden wij maar helemaal geen marktwerking gehad, want dan was er geen probleem geweest. Dat is een ordeningsvraagstuk.

Nu kom ik op mijn opvatting over de grenzen van de wet. De NS is een grote, dominante speler op het spoor en ook nog eens een staatsbedrijf. Uiteraard mag de NS de wet niet overtreden. Ik vind overigens dat dit geldt voor alle bedrijven, maar ik vind dat dit zeker geldt voor bedrijven waarvoor ik verantwoordelijk ben als aandeelhouder. Ik vind dat bedrijven niet de grens van de wet moeten opzoeken. De fiscale constructie is daar een voorbeeld van. Die is volstrekt legaal. Daar is niets onoorbaars gebeurd. Het is geen fraude et cetera. Maar de consequentie daarvan is wel dat de NS in Nederland en op andere plekken waar ze concessies exploiteert, minder belasting betaalt. Je kunt zeggen: vestzak-broekzak; het komt terug in de winst. Maar zo moeten wij het niet met elkaar doen. Dus hebben wij nu afspraken gemaakt met de NS zodat dit wordt afgebouwd. Dat is mijn opvatting. Ik vind sowieso dat bedrijven niet de grenzen van de wet moeten opzoeken, maar een staatsbedrijf waar de overheid verantwoordelijk voor is, zal ik daarop aanspreken, omdat ik daar ook verantwoordelijkheid voor draag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Volgens mij geeft dit enorm veel verwarring bij alle staatsbedrijven. Zij moeten zich gewoon zoals alle andere bedrijven aan de wet houden. Het is voor iedereen helder dat je de wet niet mag overtreden, maar dat je binnen de wet moet handelen. Toch zijn er twee soorten regels voor bedrijven. Gewone bedrijven mogen alles doen wat binnen de wet kan. Maar staatsbedrijven moeten er gevoel voor hebben dat een bepaalde legale constructie wel mag en dat een andere, eveneens legale, constructie toch niet mag. Die bedrijven worden in de Kamer echter wel afgerekend op de kosten per reizigerskilometer en op de verbetering van het rendement op het vermogen. Ze worden hier dus op keiharde criteria afgerekend, terwijl de minister van deze bedrijven, niet alleen van de NS maar van alle staatsbedrijven, vraagt om zich aan iets hogere standaarden te houden. Ik ben heel benieuwd naar het gesprek met EBN hierover. Graag krijg ik een verdere verduidelijking van die hogere standaarden, want dan weten de staatsbedrijven waar ze zich vanaf nu aan te houden hebben.

Minister **Dijsselbloem**:
Dat is niet met een liniaaltje te schetsen. Nogmaals, constructies waarmee de randen van de wet worden opgezocht, vind ik niet goed. Als staatsbedrijven er twijfels over hebben of de minister iets nog wel toestaat, kunnen zij zich bij mij melden en dan zal ik met hen meedenken. Ik begrijp dat de stelling van mevrouw Van Tongeren is: als je marktwerking hebt, krijg je dit soort gedrag. Die stelling bestrijd ik. Daarover zijn wij het dan oneens. Concurrentie kan ook op een eerlijke manier plaatsvinden. Wat hier is gebeurd, is oneerlijk. Op sommige punten was het regelrecht in strijd met de wet en op sommige punten was de spanning met de wet opgezocht.

Mevrouw Van Tongeren heeft zelf gezegd dat de Spoorwegwet niet op alle punten even scherp en duidelijk is. Wij kunnen ook zeggen dat de uitspraak van ACM verdere duidelijkheid heeft gecreëerd voor de toekomst. Ik vind dat NS, met haar grote, dominante rol en een evidente, rechtstreeks uit de wet voortvloeiende publieke opdracht, die opdracht integer moet oppakken. Dit betekent bijvoorbeeld dat andere marktpartijen niet afhankelijk mogen zijn van informatie of een bindend bod van NS. Ik vind het niet de juiste attitude als de CEO van NS, een groot bedrijf met een publieke opdracht, zijn medewerkers het signaal geeft: zo min mogelijk, zo laat mogelijk en geef ze vooral geen voordeel. Die publieke opdracht houdt ook in dat men op de stations diensten heeft te leveren aan anderen. Dat moet op een faire en eerlijke manier gebeuren. Men heeft recht op informatie en men heeft recht op een bod. Dat moet NS niet zo minimaal mogelijk en zo laat mogelijk, met halve cijfers doen. Dat moet NS volmondig doen, want dat is haar wettelijke opdracht. Altijd moet worden afgewogen of zaken nog wel volgens de wet zijn. Ik vind echter niet dat men de randen van de wet moet opzoeken. Dat is mijn opvatting.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De minister stelt in zijn brief dat de Chinese wall steviger of hoger moet. Er bestaat echter al een Chinese wall in de vorm van verschillende bv's waarin de activiteiten zijn ondergebracht. Gebleken is dat dit volstrekt onvoldoende is om het gelijke speelveld te kunnen waarborgen. Dat is de verantwoordelijkheid van de staatssecretaris, die er straks iets over zal zeggen, maar ook de verantwoordelijkheid van de minister. Ook hij moet in zijn weging meenemen hoe hij daarmee omgaat. Het is mij volstrekt niet helder wat de minister nu gaat doen. De Chinese wall moet verhoogd worden, maar hoe ziet hij dat?

Minister **Dijsselbloem**:
Ten dele gaat het onderzoek van de forensische accountants daarover. Die gaan heel precies kijken hoe een en ander is ingericht, hoe het functioneert en hoe men ermee omgaat. Je kunt bijvoorbeeld wel afspreken dat bepaalde activiteiten in een andere bv worden ondergebracht, maar als er voortdurend informatie wordt gewisseld tussen die bv's, ook informatie die bedrijfsvertrouwelijk is en in het kader van een bieding niet gedeeld mag worden, dan is de vraag of niet ergens is vastgelegd dat je zulke informatie niet mag

delen. Een informatieverzoek van Veolia mag niet terechtkomen bij Abellio.

De tweede vraag is waarom het toch gebeurt, ondanks dat is vastgelegd dat het niet mag. Hierbij speelt een rol of een bedrijf qua structuur goed is ingericht, of de protocollen, de interne regelgeving en de compliance op orde zijn. Wordt die compliance ook nageleefd? Is er misschien een cultuur — die begint in dit geval aan de top, zoals wij hebben kunnen vaststellen — op grond waarvan gezegd wordt: wij doen het toch; wij gaan de andere partijen zo min mogelijk en zo laat mogelijk bedienen en wij doen hen een slechter aanbod dan wij ons eigen dochterbedrijf doen? Al deze aspecten zullen in het onderzoek worden blootgelegd. Dat moet leiden tot verbeteringen. Ik zal de Kamer laten weten hoe dat er precies uit zal zien.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dit betekent dat er misschien nog meer regels bij komen. Maar ook nu zijn er al regels, alleen zijn die niet nageleefd. Nog meer regels bieden dus geen garantie voor de toekomst. Ik zou willen dat het zo was. Kunnen wij dit niet beter oplossen? Kunnen wij niet met elkaar zoeken naar en openstaan voor nieuwe oplossingen? Wij hebben gesproken over het afsplitsen van stations. De ChristenUnie sprak over het aanbesteden op de wijze waarop het in Engeland gaat. Wij willen veel breder kijken naar alle opties, zodat wij het in één keer goed regelen voor de toekomst en er in de regio's marktwerking kan plaatsvinden. Het laatste is nu niet het geval, want anders hadden wij dit debat niet hoeven voeren. D66 en de VVD overwegen op dit punt samen een motie in te dienen. Wij zullen bekijken of wij dat met elkaar kunnen appreciëren. Misschien kan de minister een aantal zaken overnemen.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik heb net al toegezegd dat ik breder ga kijken. Wat je ook voor onderdelen afsplitst en hoe je ook de rol van de NS kleiner zou willen maken — dat is overigens niet mijn uitgangspunt, maar misschien wel van mevrouw De Boer — in alle gevallen moet de regelgeving over integriteit en de toepassing daarvan in de NS-structuur op orde worden gebracht. Daar kan mevrouw De Boer het niet mee oneens zijn. Haar vervolgvraag is of dat genoeg is. Daarover heb ik gezegd dat we gaan kijken naar de structuur van het bedrijf en de taken. Moet de NS nog wel de ambitie hebben om, et cetera, et cetera? Dat heb ik al toegezegd op vragen van mevrouw Dik en mevrouw Van Veldhoven. Eigenlijk heeft de hele Kamer gevraagd om nu eens goed en breed te bekijken welke risico's daar zitten en hoe je die moet adresseren.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
In het ACM-rapport wordt ook heel duidelijk geconstateerd dat er sprake is van kruissubsidiëring.

Minister **Dijsselbloem**:
Waar leest u dat?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat lees ik in het ACM-rapport. Dat staat er gewoon in. Abellio heeft een voordeel doordat bepaalde voorzieningen en diensten niet gecreëerd hoeven te worden, want die zijn er al. Dat is gezegd en dat is ook in het rapport opgeschreven. Dat betekent dat er sprake is van kruissubsidiëring. Neemt de minister dat ook mee in zijn onderzoek naar de structuur, enzovoorts? Hoe kun je dat binnen één holding voorkomen? In mijn optiek kan dat niet.

Minister **Dijsselbloem**:
Dat nemen wij ook mee. Overigens hebben wij op verzoek van de VVD al een uitgebreid onderzoek gedaan naar kruissubsidiëring. Daarover is een AO gepland, dus daar zullen we sowieso nog over spreken. Als we een eerlijk speelveld willen creëren, dan moeten we de risico's in de volle breedte onder ogen zien.

Daarmee heb ik al heel veel vragen beantwoord. De heer Hoogland heeft gevraagd naar het onderscheid tussen publiek, privaat en hybride, om die taken te onderzoeken en te bekijken hoe die rolverdeling of -vermenging kan worden geadresseerd.

De heer Bashir heeft nog gevraagd naar het salaris van de top van de NS. Dat is al een aantal keren neerwaarts bijgesteld. We hebben een nieuw beloningsbeleid vastgesteld. De voorvoorganger van de heer Huges verdiende nog €750.000. De heer Meerstadt ging naar €710.000. Bij de heer Huges werd het salaris teruggebracht naar €499.000 en de flexibele beloning is teruggebracht naar 20%.

Wij zullen op basis van het nieuwe beloningsbeleid ook een nieuwe topman of -vrouw gaan zoeken. Ik weet dat sommige fracties vinden dat deze onder de Wet normering topinkomens oftewel de balkenendenorm moet worden gebracht. Het kabinet heeft daarover een andere opvatting. Wij hebben deze bedrijven als bedrijven en willen dan ook mensen aantrekken die de capaciteiten hebben om grote bedrijven te runnen. Wij moeten dus deels ook kijken naar de salarissen in de markt, zonder de overspannen salarissen die soms in de markt worden betaald, over te nemen.

De heer Madlener heeft nog gevraagd of de heer Huges geen vertrekvergoeding en geen pensioennabetaling krijgt, met nog een hele reeks aan opmerkingen. De heer Huges krijgt geen vertrekvergoeding en ook geen andere vergoedingen wat mij betreft. De raad van commissarissen heeft gezegd die lijn te zullen volgen.

De heer Bashir heeft nog een vraag gesteld over de rol van de gedeputeerde Koopmans. Staat u mij toe om daarover een opmerking te maken. Ik vond dat een onaangename opmerking. De heer Koopmans speelt geen enkele rol in dit dossier. Hij is als gedeputeerde niet verantwoordelijk voor deze kwestie, maar hij kreeg wel een sneer van de heer Bashir dat de zaken in Limburg wel zo zouden zijn gegaan, omdat de heer Koopmans in het verleden een functie heeft gehad bij Arriva. Ik vind dat dit soort opmerkingen niet zo makkelijk gemaakt moeten kunnen worden en in ieder geval niet onweersproken moeten blijven. Ik heb geen enkele aanleiding om te vermoeden dat de beslissing van de provincie Limburg is beïnvloed door functies uit het verleden van een gedeputeerde die hier niet eens verantwoordelijk voor is. Die suggesties worden te makkelijk

gedaan. Dat is buitengewoon schadelijk voor betrokkene en echt onnodig.

De heer **Bashir** (SP):
De minister zegt dat ik dingen heb gesuggereerd. Ik heb geen dingen gesuggereerd, ik heb alleen maar vragen gesteld. Kan de minister er de hand voor in het vuur steken dat wat hij zegt ook klopt, dat er helemaal geen schijn is van enige belangenverstrengeling?

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter, dit is me te makkelijk. U moet maar ingrijpen als het uit de hand loopt. Wanneer zonder veel omhaal van woorden wordt gesuggereerd dat de provincie Limburg de concessie aan een andere partij, aan Arriva, heeft gegund omdat een van de gedeputeerden — de heer Koopmans — in het verleden daar als commissaris een functie heeft gehad, vind ik dat volstrekt ongefundeerd. Dat is gewoon een beschadigende, insinuerende opmerking. De heer Bashir kan wel zeggen dat het geen opmerking was maar een vraag, maar ik vind het niet chique, ik vind het niet fair en ik vind niet dat we zo met elkaar om moeten gaan. Er zal toch echt meer substantie onder moeten liggen voordat je dit soort suggesties in een debat gaat brengen.

De **voorzitter**:
Ik zou het wel waarderen als we ophielden met het noemen van namen van mensen die niet deelnemen aan het debat, ook al betreft het hier een oud-Kamerlid en zijn we gewend om zijn naam hier te noemen.

De heer **Bashir** (SP):
De gedeputeerde Financiën van de provincie Limburg was tot de dag voordat hij gedeputeerde werd, commissaris bij Arriva ...

De **voorzitter**:
Dit vind ik echt ingewikkeld. Mevrouw Van Veldhoven heeft daar ook een opmerking over gemaakt en ...

De heer **Bashir** (SP):
Ik ga hier zelfs een motie over indienen, want ik wil dat dit wordt uitgezocht.

De **voorzitter**:
Even een punt van orde. Het is echt heel ingewikkeld om een debat te voeren over individuen die hier niet zijn om zichzelf te verdedigen en die geen onderwerp van het debat zijn. Op geen enkele manier is dit individu in staat om zichzelf te verdedigen anders dan dat mevrouw Van Veldhoven en de minister het voor hem opnemen. Als we het hierover moeten hebben, moet dat op een andere manier gebeuren, op een manier die recht doet aan de positie van deze persoon en niet op deze manier. Het is ongemakkelijk voor iedereen en het is niet goed voor de Kamer.

De heer **Bashir** (SP):
Ik zal mijn best doen. Dan zal ik mijn vraag anders stellen: zou het niet beter geweest zijn als de provincie gewacht had op de antwoorden die het kabinet naar de Kamer heeft gestuurd of bijvoorbeeld op dit debat alvorens een besluit te nemen over het gunnen van de concessie aan Arriva?

Minister **Dijsselbloem**:
Nee. De provincie is hierbij het bevoegde gezag. Zij beslist over de concessieverlening. Dat hebben wij ook steeds naar de provincie Limburg "uitgestraald", ook als aandeelhouder of als beleidsverantwoordelijke voor de marktordening. Het is echt aan de provincie om te beslissen over een concessieverlening in een aanbestedingsprocedure. In alle beslissingen daarin is zij het bevoegd gezegd en zij hoeft niet te wachten op debatten in de Kamer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb nog een vraag gesteld over de pas op de plaats van de NS. Ik had gehoopt dat de minister van Financiën daar in zijn beantwoording op zou zijn ingegaan. Zou het terecht zijn als de NS nu een pas op de plaats maakt bij lopende aanbestedingen, totdat de hele boel op orde is? Er zijn namelijk ook onduidelijkheden in Overijssel, waar men vlak voor de gunning staat.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik heb daar twee opmerkingen over. Wij kunnen de provincie Overijssel niet aan de kant duwen en zeggen dat de procedure moet worden stilgelegd of dat zij een bepaalde beslissing moet nemen. Wel zullen wij de onderzoekers vragen om met prioriteit naar lopende concessies te kijken. Als zij de indruk hebben dat daar ook oneerlijk door de NS is geacteerd, zullen wij daar onmiddellijk op reageren. Vooralsnog hebben wij daar geen aanwijzingen voor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dank, dat is helder. De provincie Overijssel moet het doen. Het is natuurlijk ook de vraag wat de provincie Overijssel nog kan. In de beantwoording van de vragen wordt gezegd dat de provincie de NS kan uitsluiten indien de onregelmatigheden kunnen gekwalificeerd als "een ernstige fout in de uitoefening van het beroep". Daarom ben ik benieuwd hoe de minister en staatssecretaris Mansveld de nu geconstateerde onregelmatigheden kwalificeren. Als zij die kwalificeren als een ernstige fout in de uitoefening van het beroep, heeft de provincie Overijssel in ieder geval een grond op basis waarvan zij een afweging kan maken.

Minister **Dijsselbloem**:
Dan moeten we precies zijn. Ik heb het gedrag van NS in de concessie voor Limburg buitengewoon scherp gekwalificeerd, maar het is maar zeer de vraag of dat voldoende juridische grond is — zo benadert u het nu — voor de provincie Overijssel om de NS voor de concessie Kampen-Zwolle-Enschede uit de procedure te zetten. Ik ga daar nu dus niet op improviseren. We kijken naar het gedrag van de NS en de NS-dochters in de lopende procedure. Mocht er aanleiding toe zijn, dan zullen we ook de provincie informeren en zullen we zo nodig zelf acteren. Die aanlei-

ding hebben we op dit moment niet, maar we gaan er prioritair naar kijken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
In dit geval is het volgens mij niet alleen een kwestie van een juridische situatie, maar het gaat ook om de vraag wat op dit moment gepast is. Het zou de provincie Overijssel of misschien zelfs de NS zelf kunnen helpen in hun afweging als duidelijk is hoe gepast de minister, de staatssecretaris en de Kamer het vinden als de NS een pas op de plaats maakt bij de aanbestedingen, totdat de hele cultuur op orde is. Dat die cultuur niet op orde is, hebben we namelijk met elkaar kunnen constateren. Vindt de minister ook dat het op zichzelf gepast zou zijn als de NS zich nog eens zou bezinnen op de aanbesteding in Overijssel?

Minister **Dijsselbloem**:
We moeten ons wel realiseren dat we de provincie Overijssel hiermee een keuzemogelijkheid ontnemen, terwijl zij in dezen het bevoegd gezag is. Bovendien is de mededinging hiermee niet bij voorbaat gediend, want die wordt op die concessie dan gewoon smaller. In wiens belang is dat? We onderzoeken nu datgene wat er is gebeurd in Limburg. Dat is buitengewoon ernstig; dat staat buiten kijf. Maar is het een patroon dat we ook bij andere concessieverleningen hebben gezien, zullen zien of nu kunnen zien? Als dat zo is, zullen we er onmiddellijk op acteren, maar ik ben nog niet zover om op dit moment die conclusie te trekken.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de vragen. Ik begin met de systeemverantwoordelijkheid die ik heb als concessieverlener aan de NS maar ook aan het gehele spoor. Zoals de minister van Financiën al heeft vastgesteld en geconcludeerd, zijn de gebeurtenissen in Limburg onaanvaardbaar. Ik bekijk dit vanuit mijn rol als concessieverlener, maar natuurlijk ook vanuit het belang van de reiziger. Het besluit van de ACM en het interne onderzoek van de NS naar de onregelmatigheden laten zien dat er dingen zijn gebeurd die niet acceptabel zijn. Het laat ook zien dat het systeem heeft gewerkt. De ACM heeft in deze casus opgetreden. Er is gevraagd om mijn reactie als systeemverantwoordelijke voor het openbaar vervoer in Nederland.

De eerste opmerking die mij trof, was die van de heer Madlener. Hij gaf heel nadrukkelijk aan dat in zuiverheid van rollen moet worden geacteerd. Ik vind dat een lastige term, maar als systeemverantwoordelijke is het volgens mij mijn verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat iedereen zijn verantwoordelijkheid en rol zodanig oppakt dat er een netwerk van openbaar vervoer is waar maar één partij mee gediend is, de reiziger.

We kennen het systeem van onderhandse gunning voor het hoofdrailnet en verplichte aanbestedingen voor concessies voor het regionale spoorvervoer. Dat is ook conform de Europese PSO-verordening. Die lijn heb ik nadrukkelijk bevestigd in de Lange Termijn Spooragenda. Twee partijen, mevrouw De Boer en mevrouw Van Veldhoven, hebben de ervaringen met de decentralisatie genoemd. Volgens hen heeft die een heel positief effect gehad. Er is een beter vervoersaanbod tot stand gekomen. Het voorzieningenniveau is op de meeste lijnen uitgebreid en er rijdt vrij nieuw materiaal. De regionale overheden kennen de behoefte van de regionale reiziger het best en weten hoe ze die moeten afstemmen met het overige ov. Ik refereer hierbij ook even aan het taxidebat, waarin we zien dat alle modaliteiten goed op elkaar moeten aansluiten om ervoor te zorgen dat een en ander in de regio letterlijk tot aan huis geborgd kan worden.

Een dergelijk systeem kent verschillende rolhouders, die er samen voor moeten zorgen dat al die concessies optellen tot een ov-netwerk. Ik heb eerder al gezegd dat "openbaar vervoer" een term is die we wellicht in de toekomst niet meer moeten gebruiken, maar dat het veeleer gaat om een modaliteitennetwerk om de reiziger te bedienen. Ik ben ook verantwoordelijk voor de kwaliteit en de continue verbetering van het vervoer op het hoofdrailnet. De regionale overheden besteden de gedecentraliseerde lijnen aan, zijn er verantwoordelijk voor dat deze aanbestedingen volgens de regels verlopen en borgen het belang ervan.

De heer Bashir heeft gevraagd wat het belang van de burger en van de reiziger hierbij is. Limburg heeft, naar ik meen, gisteren besloten om de concessie te gunnen aan Arriva en ook Arriva heeft ruim boven de criteria geboden. Dus in die zin denk ik dat de reiziger goed bediend is, als ik het bekijk vanuit het perspectief van die reiziger. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat Gedeputeerde en Provinciale Staten van bijvoorbeeld Limburg en Overijssel, die nu actueel zijn met de aanbestedingen, heel zorgvuldige besluiten nemen of hebben genomen. Dat is precies hoe wij het ingericht hebben.

De ChristenUnie heeft gevraagd naar de eenloketfunctie. Ik vind het belangrijk dat het decentraal is. Voor de decentrale concessies is dat loket er.

De minister heeft zo-even al iets gezegd over Zwolle-Enschede. De aanbesteding loopt. De NS heeft zich hiervoor ingeschreven samen met Syntus en Arriva. Ik denk dat het heel belangrijk is dat zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten van Overijssel in de positie worden gebracht om die aanbesteding af te ronden. Ik ben het zeer eens met de minister van Financiën dat het van belang is dat er prioriteit wordt gegeven aan dat deel van het onderzoek, om in ieder geval Overijssel in een positie te brengen waarin ze haar eigen keuzes kan maken. Dat is namelijk in het belang van de reiziger.

Een gelijk speelveld is een deel van het netwerk waar de concurrentie plaatsvindt. Zoals bekend is dat voor mij ook een harde voorwaarde. Ik stel regels voor dat speelveld en de ACM ziet daarop toe. Met name mevrouw Van Tongeren vroeg naar dat gelijke speelveld. Ik zie er ook op toe om nationaal dat speelveld te verbeteren. Daar hebben we ook een aantal nieuwe afspraken over gemaakt. Ik noem de herschikkingsrichtlijnen. De NS en ProRail gaan meer transparantie bieden over het aanbod van diensten. Daar komt ook weer dat loket terug, dus de website en de bundeling van informatie, waar met name de ChristenUnie om heeft gevraagd. Verder noem ik de maatregelen in het kader van het programma Beter en Meer van de NS en ProRail en de servicedesk waar vervoerders en andere partijen terechtkunnen voor informatie. Bovendien is er een onafhankelijke klachtencommissie ingesteld.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik heb een verduidelijkende vraag. De staatssecretaris omarmt het idee van een loket. Ik denk dat dit heel hard nodig is. Kijkend naar wat er mis is gegaan met deze aanbesteding, moet je constateren dat de vragen van regionale vervoerders aan de NS door de organisatie gingen tot aan de hoogste top, de CEO. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Dus ergens moet er een loket zijn, bij wijze van spreken met Chinese muren eromheen, zodat daar de verzoeken om informatie adequaat afgehandeld kunnen worden. Kennelijk is dat er nu niet omdat die verzoeken door verschillende bedrijfsonderdelen van de NS heen zijn gegaan.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik moet dan even een verduidelijkende vraag terug stellen aan mevrouw Dik-Faber, namelijk wat zij precies bedoelt met die loketfunctie. Er is een klachtencommissie. Ik zie een loketfunctie in een website waar die informatie te halen is.

De **voorzitter**:
Welke loketfunctie bedoelt u, mevrouw Dik?

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Als er een aanbesteding plaatsvindt waaraan meerdere partijen meedoen, zijn sommige partijen afhankelijk van bepaalde objectieve gegevens die de NS heeft en die ze bij de NS kunnen opvragen. Als dat gebeurt, moet de NS daar uiteraard zuiver mee omgaan en kan het niet zo zijn dat dergelijke verzoeken vervolgens de gehele organisatie doorgaan totdat ze uiteindelijk ook bij de dochteronderneming terechtkomen, de concurrent van de aanbestedende partijen. Dat is namelijk wel wat er nu gebeurd is. Dus hoe kunnen we dat in de toekomst voorkomen? Dan zou er toch een loket met die Chinese muren moeten zijn?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Het is belangrijk dat iedere organisatie sowieso haar eigen aanspreekpunt heeft wanneer zij in een aanbesteding zit. Dat hoeft natuurlijk niet per definitie de Nederlandse Spoorwegen te zijn. Het kan ook een aanbesteding zijn die al bij een andere partij belegd is, die dan de informatie moet leveren. Ik vind het dus belangrijk dat iedere organisatie er op integere wijze voor zorgt dat de informatie beschikbaar komt. Daarvoor hebben we bijvoorbeeld ook een stationswebsite gemaakt, voor gevallen dat het om die informatie gaan. Ik denk dat dat belegd moet worden ín de organisatie en niet op een derde plek.

Dan kom ik op de implementatie van de herschikkingsrichtlijn. Daar hebben een aantal partijen naar gevraagd. In de herschikkingsrichtlijn wordt wat mij betreft de positie van de ACM versterkt en wordt de transparantie over diensten en voorzieningen een verplichting. Wanneer een partij de diensten en voorzieningen aanbiedt en een machtspositie heeft, kunnen er bovendien nadere eisen worden gesteld in de vorm van een Chinese wall of een Chinese muur.

Ik ga even terug naar het debat. Een aantal mensen hebben mij namelijk de vraag gesteld over het ex-antetoezicht. Een van hen was mevrouw De Boer, die ook het amendement heeft ingediend. We hebben dat debat tweemaal zeer uitgebreid gevoerd en vorige week heb ik aangegeven dat het wat mij betreft is afgerond. Er is ook een amendement aangenomen. Ik heb betoogd dat ik het niet juist vind dat we een kop zetten op Europees beleid. Ik vind dat het systeem, zoals we dat inrichten met de rol van de ACM, op deze manier goed is ingericht. Het is uiteindelijk een versmald amendement geworden. Ik blijf er echter bij — dat is ook de reden waarom ik toen beide amendementen ontraden heb — dat het geen nationale kop mag zijn. Inmiddels is het amendement aangenomen en het zal dan ook zijn werking hebben in de wet. Maar dat betoog heb ik twee keer eerder gehouden. De situatie die zich nu heeft voorgedaan en de informatie die er is, heeft voor mij het argument van de nationale kop niet veranderd.

Dan kom ik op de ACM. Nederland kent de ACM als een onafhankelijke toezichthouder. Zij toetst of er een overtreding is van de Spoorwegwet. De toezichthouder ACM heeft in het rapport geconstateerd dat de Spoorwegwet op een aantal punten is overtreden. De in het systeem aangewezen toezichthouder deed zijn werk. Het vangnet werkte ook. Er werd een klacht ingediend. Daar werd opvolging aan gegeven door de ACM. Dat werd natuurlijk gedaan nadat het gedrag of de fouten daadwerkelijk hadden plaatsgevonden, zoals ook mijn collega reeds heeft betoogd. Mede naar aanleiding van het werk van de toezichthouder hebben de raad van commissarissen en de aandeelhouder hun rol kunnen oppakken.

Over de vraag of er wel of niet eerder actie had moeten worden ondernomen, wil ik het volgende zeggen. Ik heb in mijn brief van 18 maart geschreven dat ik het rapport van de ACM niet openbaar kon maken, omdat ik de rechtsgang niet mocht beïnvloeden. Ik kon niet anders dan het voor kennisgeving aannemen. Ik kan en wil die regels voor de rechtsgang ook niet schenden. Daarbij komt dat ik niet betrokken ben bij de individuele zaken, juist vanwege de rol van de ACM. Daar heeft de Kamer zelf ook nadrukkelijk om gevraagd. De opmerking van de CDA-fractie dat ik niet gehandeld zou hebben, bestrijd ik dus.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris bestrijdt die helemaal niet. Ze zegt alleen waarom ze niets gedaan heeft en waarom dat ook nog terecht zou zijn. Wat nu gebeurt, gaat daar eigenlijk over. Hoor daarom het volgende feitenrelaas; ik vraag de staatssecretaris om erop te reageren. Ik zal een voorbeeldje geven van een moment waarop de staatssecretaris had kunnen en moeten anticiperen. De provincie Limburg schrijft in het late voorjaar van 2014 een brief aan de staatssecretaris dat zij zich zorgen maakt om het gelijke speelveld. Eerst stuurt een directeur van het ministerie — hij zou overigens niet veel later directeur bij NS worden, maar dat terzijde — een brief terug naar de provincie, waarin hij zegt: het komt goed, de minister van Financiën is een onderzoek aan het doen naar het gelijke speelveld. Volgens mij doelde de directeur op het Ecorys-rapport, waarin staat dat er juist in die verwevingsgebieden extra gevaar is op een ongelijk speelveld. Daarna stuurt de staatssecretaris zelf nog een brief aan de provincie. Daarin stelt zij: ik voel me verantwoordelijk en ik zorg voor een gelijk speelveld. Nu is dat gelijke speelveld er niet geweest en zegt de staatssecretaris dat het systeem heeft gewerkt. Dat is volgens mij echt de zaak op zijn kop zetten en echt geen betrokkenheid tonen. Hoe reageert de staatssecretaris daarop, vanuit dat licht bezien?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Los van het feit dat ik pas op de helft van mijn beantwoording ben, het volgende. De manier waarop wij het hebben georganiseerd, is de manier die wij met elkaar hebben afgesproken. Als een partij zich daar niet aan houdt en zodanig handelt dat ernstige misstanden worden ontdekt, kun je elk systeem maken dat je wilt, maar dan zal geen enkel systeem werken. De bedoeling is dat er op het moment dat mensen zich niet gedragen conform de afspraken die zijn gemaakt, een klachtenprocedure kan zijn en ingegrepen kan worden. Dat is ook precies wat er is gebeurd.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Wij kunnen alle regels noemen en zeggen: dit zijn de regels en zo hebben wij gehandeld. Als een betrokken staatssecretaris, die zegt dat zij zich verantwoordelijk voelt voor dat gelijke speelveld en die van verschillende kanten signalen krijgt dat er angst is dat er geen gelijk speelveld ontstaat, dan niet ergens actief zelf de leiding neemt en actief zelf contact opneemt met betrokken partijen als er signalen komen, dan loopt het inderdaad mis. De vraag is waarom de staatssecretaris niet de verantwoordelijkheid heeft gevoeld om vooraf, actief zelf contact op te nemen met betrokkenen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Op de vraag hoe het proces is gegaan, zal ik zo antwoorden in mijn betoog.

Er spelen twee zaken. Wij hebben de afgelopen weken een uitdrukkelijk debat gehad over dat gelijke speelveld, over de herschikkingsrichtlijn en de zaken die veranderd moeten worden om dit nog beter te borgen. Dan gaat het onder andere over de stationsinformatie et cetera. Op dat punt is gehandeld, ook actief gehandeld. De aanbesteding zelf is echter een aangelegenheid van de provincie. Ik wil het daarmee niet afdoen en de provincie alleen laten, maar wat ik net heb betoogd is wel belangrijk. Limburg en Overijssel worden nu in hun eigen kracht gezet en wij laten de democratie van Provinciale Staten en Gedeputeerde Staten werken, maar ook het systeem van een decentrale concessie zoals wij dat hebben ingericht. Ik bestrijd dus beide punten die het CDA aangeeft.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven heeft ook nog een vraag op dit punt. Zij deed net een beroep op mijn flexibiliteit. Die ga ik nu tonen, maar daaraan zit wel een eind en dit is zo ongeveer het eind. Gaat u gang.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Als wij het bij "ongeveer het eind" kunnen houden, komen we er wel.

De **voorzitter**:
U hebt natuurlijk nog een tweede termijn. Daar verwijs ik u dan naar.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
De staatssecretaris zei net over het rapport van de ACM dat ze niet anders kon, dat ze het niet openbaar kon maken. Maar dat was helemaal niet per se de vraag. De belangrijkste vraag is waarom zij het niet heeft gedeeld met de aandeelhouder, met haar collega van Financiën. Heeft de staatssecretaris bij de ACM gecheckt of zij dit rapport, dat moet hebben gebrand in haar handen, mocht delen met de aandeelhouder?

Staatssecretaris **Mansveld**:
De aandeelhouder heeft daarover net een aantal vragen beantwoord. Ik heb een brief van de ACM gekregen waarin nadrukkelijk wordt beschreven dat het een eerste, integrale, vertrouwelijke versie betreft, die louter voor de staatssecretaris is bedoeld en uitdrukkelijk niet voor publicatie. In dezelfde brief wordt aangegeven dat de NS en Veolia verschillende versies van dat besluit hebben ontvangen. Ik heb het zo opgevat. De minister van Financien gaf net al aan dat het wel goed is dat wij even met de ACM in gesprek gaan over de vraag hoe wij moeten omgaan met dit soort zinnen. Zowel ik als het ministerie van Financiën heeft het op deze manier opgevat, ook gezien het feit dat een aantal dagen de mogelijkheid van beroep en bezwaar bestond en dat uiteindelijk ook twee rechtszaken zijn aangekondigd, een over de procedure en een over de inhoud. Ik heb deze zin dus heel letterlijk genomen. Ik kan niet communiceren over iets wat onder de rechter is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Maar dit was nog niet onder de rechter. Dit rapport is explosief. In het besluit staat dat een staatsbedrijf de wet heeft overtreden. En dan brandt de staatssecretaris niet van verlangen om dat met de aandeelhouder te delen? Dat lijkt mij toch heel bijzonder. Als het om zo'n rapport gaat, met zulke conclusies, vraag je toch expliciet na bij de ACM of je dat in ieder geval kunt delen met de aandeelhouder? Waarom heeft de staatssecretaris niet die reflectie gehad?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er is reflectie geweest op de Spoorwegwet. Er is bekeken wat er is gebeurd en wat in het definitieve rapport zal staan. Er treedt immers een procedure in werking waarbij ook de NS de mogelijkheid heeft om te reageren. Die procedure is dan al van start gegaan. Op die manier hebben wij deze zin gelezen. Alles is dan al gebeurd. Wij zorgen ervoor dat het proces zo zuiver mogelijk verloopt. Dat is ook de reden waarom ik ontstemd was over het feit dat Veolia mij het rapport heeft toegestuurd. Ook Veolia heeft het vertrouwelijk gekregen. Ik denk dat het goed is om daar zorgvuldig mee om te gaan en de stappen dus ook af te wachten. Dat heb ik ook de Kamer laten weten op 18 maart.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als je al die zaakjes los van elkaar zou zien, zoals de staatssecretaris de vragen nu ook los beantwoordt, dan zou je inderdaad steeds zeggen: dat klopt, het regeltje is zo; het is goed dat de staatssecretaris het zo gedaan heeft. Maar de zaken staan niet los van elkaar. Het betreft een reeks van gebeurtenissen en een reeks van instanties en mensen die een beroep hebben gedaan op de staatssecretaris, omdat zij zich zorgen maken over het gelijke speelveld. De ACM,

die het vertrouwelijk rapport aan de staatssecretaris gaf, had op 27 juni 2014 — ik zeg het even uit mijn hoofd — reeds aangekondigd dat er geen gelijk speelveld was in Limburg. In het rapport van Ecorys naar aanleiding van het onderzoek dat de minister van Financiën heeft laten uitvoeren, staat dat juist op het punt van de verwevenheden het gevaar bestond van overtredingen. Met die achtergrond en gelet op het beroep dat de provincie Limburg en de regionale vervoerders op de staatssecretaris hebben gedaan, vraag ik de staatssecretaris waarom zij in de passieve houding is gebleven. Waar was haar betrokkenheid? Waarom heeft zij zelf niet actief iets proberen te voorkomen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Daar heb ik al antwoord op gegeven. Ik denk dat het belangrijk is dat Limburg in de positie is geplaatst om de aanbesteding te doen. Wij hebben de afgelopen weken ook een aantal ingrepen met elkaar besproken. Daarbij ging het met name over de herschikkingsrichtlijn. Daar is de heer Van Helvert zelf bij geweest.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De staatssecretaris antwoordt niet op mijn vragen. Zij zegt alleen dat er wat regeltjes zijn en wijst op wat we hier gedeeld hebben. Ik leg de staatssecretaris een ander voorbeeld voor, met de vraag hoe zij daarop reageert. De ACM stuurde de staatssecretaris het rapport toe. Dat was vertrouwelijk. Er stonden ook nog zwarte lijnen in. Tenminste, ik weet niet of er in het rapport dat de staatssecretaris ontving, zwarte lijnen stonden en of zij iets niet kon lezen. Op dat moment hadden wij het rapport, dat nog niet openbaar was, ook op ons bureau liggen. Toen heb ik ook bij de aanvraag van een debat gevraagd: hoelang wachten we nog totdat we iets doen? De staatssecretaris heeft er toen, met de hele voorgeschiedenis, ook voor gekozen om niets te doen. Bij de behandeling van de Spoorwegwet en bij de behandeling van het amendement, heeft de staatssecretaris ook gezegd: we weten dat er in de la een rapport ligt waarin een en ander staat over juridische overtredingen van de NS, maar ik zie geen reden om iets extra's te doen voor de positie van de ACM.

De **voorzitter**:
Wat is uw vraag?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Hoe kan het dat de staatssecretaris met de optelsom van al die zaken niet bij het bewustzijn is geweest om te zeggen: ik moet hier actief zelf optreden?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik begrijp dat ik toch een deel van het vorige debat, in ieder geval met een paar steekwoorden, in herinnering moet brengen. Met de herschikkingsrichtlijn wordt de ACM in een stevigere positie geplaatst. Er is ook meer transparantie over de informatie. Daar hebben we vorige week ook over gesproken. Dat past natuurlijk precies in wat hier is gebeurd. Het gaat om duidelijkheid, transparantie en de vraag waar je informatie vindt. Dat laat onverlet dat het toch mogelijk is dat een partij niet opereert conform de regels. Ik hoorde mevrouw De Boer net zeggen: kon je het maar borgen met meer regels, dan wist je dat het opgelost was. Dat is echter niet het geval. Daar is de ACM voor. De uitkomsten zijn schokkend en zeer verstrekkend. Zeker als het om de organisatie van de NS gaat, heeft de minister van Financiën dat ook betoogd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ook de staatssecretaris probeert de Kamer te overtuigen van de gang van zaken, maar ik heb nog een vraag over het feitenrelaas. Op 12 maart stuurt de ACM het nog vertrouwelijke besluit aan de minister van EZ en de staatssecretaris van I en M. Op 31 mei ontvangt de minister van Financiën het besluit. Het besluit wordt echter pas veel later openbaar. Waarom is er op 12 of 13 maart niet even gebeld naar de ACM, in de trant van: dit is een heel stevig rapport, op welk moment kunnen wij daarmee naar buiten treden? Ik begrijp nu echter dat er netjes is afgewacht totdat dit mogelijk was.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Nou, "netjes afwachten". Het betreft een periode van tien werkdagen voor het instellen van beroep. Ik heb de Kamer in die tien dagen per brief laten weten dat ik de rechtsgang niet wilde belemmeren en dat ik het rapport dus niet openbaar kon maken. Ik heb de Kamer daar direct over geïnformeerd. Uiteindelijk is de NS tien werkdagen later, op 27 maart, in beroep gegaan tegen de openbaarmaking van het besluit. Al die tijd is het dan onzeker of dat feitelijk juist is en kan de NS nog bepaalde stappen zetten. Vervolgens heeft de ACM het besluit op 3 juni openbaar gemaakt, nadat de NS het beroep tegen openbaarmaking had ingetrokken. Ik heb zojuist al aangegeven dat wij in gesprek gaan met de ACM over de manier waarop er wordt omgegaan met dat soort rapporten en met dit soort zinnen in de begeleidende brief. Ik vind dat terecht, maar als er sprake is van een periode waarin er in beroep kan worden gegaan en als dat beroep uiteindelijk ook wordt ingediend, komt de zaak onder de rechter. Ik vind het dan kwalijk — zo sta ik er altijd in — als je informatie op dat moment openbaar maakt. Dat is niet mijn rol. De ACM en de NS zijn dan via de rechter in gesprek over dit rapport.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Als je de strikt formele redenering volgt, is er nog geen beroep ingesteld op 12 maart. Als ik het goed begrijp, heeft de staatssecretaris dan nog geen poging gedaan om te weten te komen hoe snel zij wel iets met het rapport van de ACM kan doen. Ondertussen speelt de aanbesteding in Overijssel. Ik denk ook even aan de stevige woorden van de minister hierover. Het is een heel serieuze zaak. Als de staatssecretaris terugkijkt, had zij dan op 13 maart niet liever even gebeld met de ACM of er op de een of andere wijze toch geacteerd zou kunnen worden met het rapport? Of zou zij bij een volgende gelegenheid weer gewoon drie maanden wachten tot de beroepstermijn voorbij is of tot het beroep misschien is ingetrokken, terwijl er op dat moment een aanbesteding speelt?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik heb al aangegeven dat ik het belangrijk vind om met de ACM in gesprek te gaan over de manier waarop wij omgaan met vertrouwelijke informatie die wij op die manier ontvan-

gen, met dat soort teksten, hoe de rollen zuiver kunnen worden gehouden en hoe je ervoor zorgt dat er niet onjuist wordt gehandeld, zodanig dat een rechtsgang kan worden belemmerd. Het rapport is gedateerd op 6 maart. Ik denk dat ik het enkele dagen later heb ontvangen. Ik heb de Kamer vervolgens zo snel mogelijk geïnformeerd over het rapport. Ik heb ook het kader geschetst van de manier waarop ik met een en ander ben omgegaan. Ik vond en vind het belangrijk dat de Kamer op de hoogte is van hoe ik handel met dat soort rapporten. In die zin heeft mevrouw Van Tongeren een punt, want de vraag hoe wij hiermee omgaan, is heel belangrijk. Als er iets wordt opgeschreven in de trant van "Dit is louter voor u," kun je je afvragen of je daarover moet bellen. We gaan daarover in overleg met de ACM, want los van de zorgvuldigheid moet je kijken wat er dan wel kan worden gedaan.

Ik ga nog even verder met de ACM. Ik ken de ACM als een zorgvuldige organisatie als het gaat om hoor en wederhoor en het openbaar maken van besluiten, want daar zijn processen en procedures voor. Uiteindelijk heeft de toezichthouder in het rapport geconstateerd dat de Spoorwegwet op een aantal punten is overtreden. De ACM kijkt bij toetsing of er sprake is van een overtreding van de Spoorwegwet door de spoorwegonderneming NS en niet of er een overtreding heeft plaatsgevonden door specifieke personen. In de beschrijving van de gebeurtenissen kwamen e-mails van personen voor. In het onderzoek van De Brauw is nader bekeken welke functionarissen het waren; dat is net met de Kamer besproken.

Een aantal partijen, waaronder de Partij voor de Vrijheid en D66, heeft gevraagd hoe het zit met de verschillende petten van de NS. Is de NS zich bewust van deze verschillende petten? De Partij van de Arbeid heeft daarover informatie aan de minister van Financiën gevraagd. Vanuit mijn rol vind ik het belangrijk dat in de Lange Termijn Spooragenda staat dat "de NS de maatschappelijke dienstverlener op het spoor is, bij wie de reizigers op een, twee én drie moeten staan. De NS dient ook het gedrag te vertonen dat past bij een grote maatschappelijke verantwoordelijkheid". Ik denk dat dat de link is naar het handelen van het ministerie van Financiën als aandeelhouder, want dát is hier niet het geval geweest.

We hebben zojuist gesproken over de resterende regionale aanbesteding Kampen-Zwolle-Enschede. Ik hoop dat daar snel duidelijkheid over komt.

Een aantal specifieke vragen moet ik nog beantwoorden. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe ik in het algemeen omga met voorlopige rapporten. Ik heb duidelijk gezegd hoe we dat doen. Het is goed dat we daarover afstemmen met de ACM.

De heer Van Helvert heeft gevraagd of de beslissing van de provincie anders was geweest als het ACM-besluit bekend was geweest. Ik kan niet in de beslissingsbevoegdheid van de provincie Limburg treden. Zoals bekend, heeft Arriva de aanbesteding inmiddels echter gegund gekregen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom hierover geen contact is opgenomen met Limburg. Dit is aan de ACM. Ik heb al gezegd dat iedereen zuiver in zijn rol heeft geopereerd. Limburg was hierbij de belanghebbende.

Er zijn inderdaad verschillende versies van het ACM-rapport in omloop geweest, met delen die wel en niet gezwart waren. Uiteindelijk is het definitieve rapport bij het definitieve besluit bekend geworden.

De **voorzitter**:
De heer Van Helvert doet ook een beroep op mijn flexibiliteit.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dit is mijn vierde interruptie? Oh, mijn vijfde ... Ik dank u voor het feit dat u tot nu toe nog zo flexibel bent. Op de vraag waarom er met de provincie geen contact is opgenomen, zegt de staatssecretaris: ze was belanghebbende enzovoorts, enzovoorts. Begrijp ik het dus goed dat blijkbaar de cultuur nu als volgt is? Als we weten dat iets fout loopt, maar we dat volgens de regeltjes niet aan elkaar mogen vertellen als collega-bestuurders, van minister tot gedeputeerde, is de cultuur dan dat we het elkaar niet zeggen en het gewoon met open ogen in de soep laten lopen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er moet mij toch iets van het hart. Ik krijg toch de indruk dat de heer Van Helvert een zorgwekkende taxatie heeft van de Limburgse gedeputeerde voor vervoer. Die taxatie deel ik niet. Limburg heeft zeer professioneel gehandeld bij deze aanbesteding, is daar erg goed mee omgegaan en heeft transparant, ook met de eigen Provinciale Staten, stappen gezet. Dat is ook de plek waar dat moest gebeuren, en ik denk dat ik die situatie anders taxeer dan de heer Van Helvert.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dit is het allerslechtste antwoord dat ik vandaag van de staatssecretaris heb gehoord. Het antwoord dat zij nu geeft, is echt heel slecht. Het stelt me zeer teleur. De provincie Limburg heeft het aanbestedingstraject goed doorlopen. Dat weten we allemaal, want dat kunnen we uit de verslagen concluderen. Alle partijen waren het erover eens. Dat was dus helemaal niet mijn vraag. Het in de soep laten lopen, ligt erin dat we in Den Haag weten dat er iets speelt en dat er angst is voor een ongelijk speelveld, maar dat we niets doen. We weten het allemaal. We horen geruchten over rapporten of hebben zelfs rapporten in de la liggen waarin staat dat het niet goed gaat. De minister meldt dat echter niet aan de gedeputeerde als collega-bestuurder, waardoor we het gewoon laten lopen. Is dat de cultuur?

Staatssecretaris **Mansveld**:
De discussie over het gelijke speelveld hebben we uit-en-te-na in de Kamer gevoerd. Ik heb haar met de Kamer gevoerd toen we spraken over de herschikkingsrichtlijn. Op dat moment heb ik aangegeven hoe ik kijk naar het gelijke speelveld en welke stappen genomen waren. De heer Van Helvert was aanwezig bij dat debat. Verder is gevraagd of de uitkomst anders was geweest als we dit allemaal van te voren hadden geweten. Het antwoord daarop is nee.

De heer Bashir heeft een vraag gesteld over de verhouding van de ontwikkelingen tussen de eerdere berichten over samenspannen tussen de FMN en de NS. Het is aan de ACM

om daarmee om te gaan. De ACM moet kijken of er sprake is van een overtreding van de Mededingingswet. Met betrekking tot de NS en de aanbesteding in Limburg heeft de ACM dit vastgesteld. Ten aanzien van eventueel samenspannen tussen vervoersbedrijven is de ACM bezig met het onderzoek of heeft dit nog niet vastgesteld. Het is aan de ACM, en voor zover mij bekend is hierover geen klacht ingediend.

De heer Madlener heeft al meerdere malen aan mij gevraagd of ik bereid ben om de splitsing tussen de NS en ProRail terug te draaien. Hij en ik weten dat wij het over deze gedachte fundamenteel oneens zijn. Hiervoor is niet gekozen. Toen de Lange Termijn Spooragenda tot stand kwam, hebben we lang en uitgebreid gesproken over de structuur. De heer Madlener kent mijn standpunt.

Er werd gevraagd of we vinden dat de NS een staatsbedrijf moet worden of verder moet privatiseren. De heer Bashir en de heer Klein hebben hier vragen over gesteld. Deze vragen heeft de minister van Financiën beantwoord.

Volgens mij ben ik door mijn vragen heen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik heb toch nog één vraag over het gelijke speelveld. Er komt eind van het jaar een notitie waarin staat hoe het kabinet naar het speelveld kijkt en hoe we dat in Nederland regelen. Nu gaat dat gelijke speelveld volgens mij ook op voor degene die eraan deelnemen. Heeft de NS dezelfde kansen in Frankrijk en Duitsland om aanbestedingen te winnen, als de Franse en Duitse staatsbedrijven in Nederland? In dat geval heb je pas echt een gelijk speelveld.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik zie iemand naast mij ja knikken, maar ik kan niet beoordelen of dat in Frankrijk echt aan de orde is. De minister zegt dat hij niet ja knikt over de gelijke kansen bij aanbesteding in Frankrijk. Dat vermoeden had ik al. Ik kan niet beoordelen hoe het in Frankrijk toegaat. Ik ga ervan uit dat de Europese aanbestedingsregels worden gevolgd en dat ieder land zijn eigen waakhond heeft. Dat zou in eerste instantie mijn antwoord zijn: ja, want het is in Europa op deze wijze geregeld. Als een partij zoals Abellio in Frankrijk of een ander land meedingt en er is geen gelijk speelveld, ga ik ervan uit dat er een klachtenprocedure wordt gestart. Ik neem aan dat in het betreffende land een ACM-achtige instantie is om de klacht in behandeling te nemen en de grieven te beoordelen.

De heer **Madlener** (PVV):
De staatssecretaris zegt ervan uit te gaan dat, maar ik vraag haar om daar toch eens goed naar te kijken, aangezien het ook gaat om het hebben van gelijke kansen. Op de thuismarkt is natuurlijk sprake van een enorm verschil. De Fransen en de Duitsers hebben daar natuurlijk een enorm voordeel bij. Het is heel makkelijk om andere partijen uit de markt te drukken. Als Nederland de markt wel openstelt voor dit soort bedrijven, maar omgekeerd de Fransen en de Duitsers hun markt gesloten houden, is er helemaal geen gelijk speelveld. Ik vraag de staatssecretaris om daar nog eens goed naar te kijken en om na te gaan of er gelijke kansen zijn voor de NS in de landen die wel hier op ons gelijke speelveld de boel komen proberen te ...

De **voorzitter**:
Ze rekenen op ons gelijk speelveld.

De heer **Madlener** (PVV):
Precies!

Staatssecretaris **Mansveld**:
Met de uitbreiding van de toelichting van de heer Madlener kan ik "ja" antwoorden. Abellio heeft in Engeland en in Schotland een aanbesteding gewonnen en ook in een Scandinavisch land. De markt in Duitsland is open. Daar worden de centrale lijnen op een andere manier aanbesteed, maar regionaal vinden daar gewoon aanbestedingen plaats waarop andere partijen kunnen meedingen. Het zijn Europese aanbestedingsregels. In die zin is het antwoord "ja", alleen al als je bekijkt hoe het georganiseerd is en wie waar rijdt in Europa.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Twee van mijn vragen zijn blijven liggen. De eerste vraag betreft de geruchten in de media dat de NS, als zij de aanbesteding zou winnen in Limburg, het personeel zou betalen conform de cao van de NS. Die beloning is hoger. De reactie van FMN daarop zou zijn dat dit een onwenselijke situatie is, omdat er dan sprake zou kunnen zijn van kruissubsidiëring. Ik weet niet of de berichten waar zijn. Ik lees het in de media en het gaat rond. Ik denk dat het goed is als hierover duidelijkheid komt. Ik denk ook dat het goed is dat de staatssecretaris zich erover uitspreekt dat dit een onwenselijke situatie is, mocht die zich voordoen.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Ik ga niet over de salarisbetalingen aan medewerkers. Daar gaat de organisatie over. U noemt het ook zelf een gerucht. Ik heb geen enkel beeld bij de context van het gerucht. Ik kan hierop geen antwoord geven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dat stelt mij wel een klein beetje teleur. Bij aanbestedingen moet sprake zijn van een gelijk speelveld. Als er op dit soort manieren geruchten gaan over kruissubsidiëring, vind ik dat een lastig punt. Het antwoord van de staatssecretaris vond ik eerlijk gezegd net een klein beetje te makkelijk. Zou zij wellicht op een ander moment hier toch nog even naar willen kijken en dat willen terugkoppelen aan de Kamer? Dit lijkt mij toch echt een niet-wenselijke situatie.

Staatssecretaris **Mansveld**:
Er zijn onderzoeken gedaan naar mogelijke kruissubsidiëring. De minister van Financiën heeft bericht over de uitkomsten daarvan: daarvan was geen sprake. Zoals ik al zei, laat ik salarisbetalingen aan de organisatie zelf. Dit is een nv. Daar kan ik dus geen antwoord op geven. Uit onderzoek is gebleken dat kruissubsidiëring niet aan de orde was.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb de staatssecretaris gevraagd wat zij actief gaat doen om het gelijk speelveld te borgen. Sinds vrijdag hebben we een nieuwe realiteit. Wat er allemaal gebeurd is, willen we allemaal beslist niet weer zien gebeuren. Hoe kijken we naar de nu lopende aanbesteding in Overijssel? Heeft de staatssecretaris contact opgenomen met het bestuur daar? Hoe borgen we beter dat dit niet meer voorkomt? Hoe checken we dat zaken die vorige week aan het licht gekomen zijn, niet voorkomen bij de lopende aanbestedingen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Zeer hevige incidenten kennen één automatisme: iedereen is in ieder geval in de eerste periode daarna weer zeer alert. In die zin heeft wat er is gebeurd niet alleen de aandacht van het kabinet, maar van alle partijen. Er komen nog vervolgonderzoeken door de raad van commissarissen, die ook met de Kamer gedeeld worden. Daar zullen nog wel een aantal feiten of bemerkingen bij komen. Ik vind het belangrijk dat de provincie Overijssel in de positie komt waarin zij kan beoordelen of de aanbesteding daadwerkelijk goed is gegaan. Er is toegezegd dat het lopende onderzoek prioriteit krijgt en dat Overijssel daarover zo snel mogelijk geïnformeerd wordt, zodat zij daar met haar eigen Provinciale Staten een goede weging in kan maken.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Staan wij nou in de stand waarin wij gaan bekijken hoe wij het level playing field op het gebied van het spoor meer gaan borgen? Heeft de minister nog meer maatregelen in haar hoofd om dat anders te gaan doen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Wij hebben daar recentelijk debatten over gehad. Om de ACM beter in die positie te plaatsen vind ik het belangrijk dat wij eerst de regels over informatie over stations et cetera verankeren en daarop toezien. Het is wel belangrijk, hangende de informatie die er wellicht nog komt, dat wij de discussie hier absoluut niet afsluiten. Elke keer zal opnieuw bekeken moeten worden of er een gelijk speelveld is. Dat moet een harde voorwaarde zijn voor de spoormarkt, die op zich al een vrij typerende markt is.

De **voorzitter**:
Daarmee is er een einde gekomen aan de eerste termijn van de zijde van de regering. Ik stel voor dat wij gelijk doorgaan naar de tweede termijn.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Zou ik een kwartier schorsing mogen hebben?

De **voorzitter**:
Dit is ongebruikelijk. Ik zie mensen nee schudden. Zullen wij vijf minuutjes doen?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Prima.

De **voorzitter**:
Ik schors de vergadering voor vijf minuten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Ik verzoek de leden van de Kamer en de leden van het kabinet hun plaatsen in te nemen, zodat wij kunnen beginnen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik geef daarin het eerste het woord aan de heer Van Helvert van het CDA. De spreektijd is twee minuten, inclusief het voorlezen van moties.

☐

De heer **Van Helvert** (CDA):
Mevrouw de voorzitter. Stel je bent een reiziger of personeelslid van de Nederlandse Spoorwegen, je staat morgen op dat spoor en je hebt dit debat gezien. Alle Nederlanders hebben natuurlijk zitten kijken; dat kunt u zich wel voorstellen. Dan zou je als personeelslid kunnen denken: de NS doet zijn best; ik werk graag voor de NS; wij hebben een overheid die naast ons staat en achter ons staat; wij hebben gezien dat de overheid de directeur heeft ontslagen. En dan? Dan zien we dat de minister en zeker ook de staatssecretaris zich achter systemen en procedures verschuilen om maar niets op eigen initiatief te hoeven doen. Zij reageren alleen maar. Er wordt geen goed antwoord gegeven op de vragen waarom er niets is gebeurd en wat men precies wist.

Dit is niet het laatste debat hierover. Vandaag hebben de mensen, het personeel en de reizigers, nul op het rekest gekregen. Om onze zoektocht naar wat er werkelijk gebeurd is voort te kunnen zetten en daarna een vlucht naar voren te kunnen maken, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat geconstateerd is dat de NS zich schuldig gemaakt heeft aan machtsmisbruik en Veolia benadeelde in de aanloop naar de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg;

overwegende dat een overzicht van alle informatie die gedeeld is tussen de ministeries, de NS, de ACM en de provincie Limburg, node gemist wordt;

verzoekt de regering, de Kamer spoedig, doch uiterlijk 1 juli aanstaande, een overzicht te doen toekomen van alle informatie die gedeeld is tussen de ministeries, de NS, de ACM, de provincie Limburg en overige betrokkenen en van wat er met die informatie op de ministeries gedaan is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Helvert en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 200 (28165).

De heer **Van Helvert** (CDA):
De laatste vijf seconden wil ik gebruiken om te zeggen dat het mij zeer spijt dat ik bij het kabinet een stukje betrokkenheid mis om dit op te lossen.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Bij de NS heeft een hele reeks aan incidenten gespeeld en die is ook naar boven gekomen. Als je ambitie is om actief aandeelhouder te zijn, moet je daarop acteren. De minister schuift een deel van de verantwoordelijkheid naar de raad van commissarissen. Voor een deel is dat ook terecht. Maar dan moet je er wel voor zorgen dat die raad van commissarissen ook echt scherp is. Toch heeft deze raad van commissarissen de reeks van incidenten niet weten te voorkomen. De minister spreekt nog steeds zijn vertrouwen uit in deze raad van commissarissen, maar eigenlijk zegt hij dat hij bij de onderzoeken voor de zekerheid toch een buitenboordmotor gaat inzetten. Daar ben ik blij mee, maar ik denk dat er structureel een buitenboordmotor nodig zou zijn bij deze raad van commissarissen, die hier al zo lang zit en daarmee onderdeel is van de cultuur. Daar maakt mijn fractie zich zorgen over. Wij willen dus in ieder geval dat ook de Tweede Kamer goed geïnformeerd wordt over de voortgang van de cultuurverandering bij de NS. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een aantal maatregelen zijn aangekondigd om de interne bedrijfscultuur op orde te brengen, zoals het verhogen van de Chinese walls en een intensief cultuurprogramma om de naleving van interne regels bij aanbestedingen te verbeteren;

verzoekt de regering, de Kamer te informeren over de voortgang van deze verbetermaatregelen middels een halfjaarlijkse voortgangsrapportage tot het moment dat interne procedures op orde zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 201 (28165).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Nu ga ik in op het vervolgonderzoek. De minister deelt het belang van de onafhankelijkheid van het onderzoek. Dan vraag ik mij toch af waarom wij dat laten uitvoeren door De Brauw, die de NS ook vertegenwoordigde in de ACM-procedure. Volgens mij zitten de minister en ik een heel eind op dezelfde lijn, maar toch dien ik de volgende motie in over dat onderzoek.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er verder onderzoek wordt gedaan naar de interne bedrijfscultuur en procedures binnen NS;

overwegende dat daarbij van belang is dat onderzoekers volledig onafhankelijk zijn, en de NS dus niet zelf kan optreden als opdrachtgever van dit onderzoek;

verzoekt de regering, als opdrachtgever te fungeren voor dit onderzoek, dit te laten uitvoeren door een onafhankelijk bureau en de Kamer over onderzoeksopdracht en -uitvoering te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en De Boer. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 202 (28165).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik heb nog een paar afsluitende zinnen. Ik ben blij dat de minister de toezegging heeft gedaan om voor dit structurele probleem voor de toekomst een structurele oplossing te vinden. Tegen de staatssecretaris zeg ik: laat dit ook een leermoment zijn over de manier waarop je moet omgaan met rapporten waarvan de ACM zegt dat die vertrouwelijk worden toegestuurd. Die mogen wel naar de aandeelhouder.

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. De NS moet aan de slag en er moet snel een nieuwe directie komen. Wij zijn blij dat de minister met een opvatting zal komen over de weeffouten die in de spoorsector zitten. Specifiek in relatie tot de structuur van de NS zal worden gerapporteerd wat op de middellange termijn het beste is voor de reizigers. Daarin moeten ook de resultaten van de parlementaire enquête worden meegenomen. Het klinkt misschien gek, gelet op de hitte van dit debat, maar er is rust en regelmaat op het spoor nodig.

☐

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Voorzitter. Na deze stichtelijke woorden zal ik mij kortheidshalve aansluiten bij de woorden van mevrouw Van Veldhoven over de onafhankelijkheid. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat bij de recente onregelmatigheden inzake de aanbesteding van het openbaar vervoer in Limburg het delen van informatie over de stations/-voorzieningen in beheer van NS een cruciale rol speelde;

van mening dat om dit op te lossen cultuurverandering alleen niet voldoende is, maar dat de perverse prikkels uit het bestaande systeem moeten worden gehaald;

overwegende dat er helderheid en transparantie moet komen over de verschillende activiteiten van en binnen de NS, hoe deze activiteiten zich tot elkaar verhouden, de juridische context en de financiële geldstromen tussen deze activiteiten;

overwegende dat duidelijk moet zijn wat hiervan de netto financiële effecten zijn voor de Nederlandse Staat;

verzoekt de regering, hiertoe zo snel mogelijk een onafhankelijk extern onderzoek uit te laten voeren waarbij verschillende opties, waaronder afsplitsing van de stations/-activiteiten van de NS en het aanbesteden van stations en trajecten gezamenlijk, worden meegenomen, en de Tweede Kamer bij de te formuleren opdracht te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden De Boer en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 203 (28165).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Deze motie verbaast mij enigszins. Vorig jaar is een onderzoek gedaan naar de afsplitsing van stations. Daarbij zijn zes varianten bekeken. Ik ken de VVD-fractie als een fractie die erg hecht aan lean and mean dingen doen. Waarom moeten wij een onderzoek doen naar iets wat vorig jaar al onderzocht is? Wij weten dat wij het op dit punt oneens zijn en dat wij het daarover ook niet eens zullen worden. De VVD-fractie zal blijven zeggen dat het onderzoek niet goed genoeg is als daar niet uitkomt wat zij wil, namelijk afsplitsing van de stations. Waar wil mevrouw De Boer naartoe? De mening van de VVD-fractie kennen wij al: zij wil af van de stationsactiviteiten van NS; die activiteiten moeten worden geprivatiseerd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
De heer Hoogland stelt een heel terechte vraag, want er ligt al een onderzoek. Alleen hebben wij nu te maken met een heel nieuwe context. Wat vorige week gebeurd is, is niet niks; daarover zullen wij het allemaal eens zijn. Wij moeten dus breder kijken, ook gegeven de nieuwe realiteit, wat wij gaan doen met de stationsactiviteiten. Bovendien is er sprake van kruisbestuiving, van kruissubsidiëring, binnen de activiteiten van NS. Dat wordt in het ACM-rapport met zoveel woorden geconcludeerd op basis van bewoordingen van NS-medewerkers. In het rapport waarop de heer Hoogland doelt, wordt gezegd dat daarvan geen sprake is. Gegeven de nieuwe realiteit pleiten wij daarom voor een nieuw onderzoek. Wij willen daadwerkelijk actie ondernemen om toe te gaan naar een situatie waarin sprake is van volledige en gelijke kansen op de markt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik heb een soortgelijke vraag. Hoe helpt dit om de reiziger of de burger beter vervoer te geven? Zoals mijn collega al opmerkte, is dit al een keer onderzocht. Ik neem aan dat ook de VVD-fractie het ermee eens is dat op dit moment de cultuur van de NS hersteld moet worden en dat er helderheid moet komen. Wat helpt het om steeds weer — wij doen dit al twintig jaar — te trekken aan onderdelen van het spoor? Zo kan de NS nooit echt goed op stoom komen. Is de VVD-fractie dit niet met de GroenLinksfractie eens?

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Nee. Mevrouw Van Tongeren merkt terecht op dat het gaat om de reiziger. Wij zien dat het openbaar vervoer met sprongen vooruit is gegaan in de regio's waar aanbestedingen plaatsvinden. De kwaliteit is sterk verbeterd en het aantal reizigers is toegenomen, terwijl het vervoer goedkoper is geworden. Nu blijkt dat de situatie van marktwerking niet goed functioneert. Dat komt door die weeffout in het systeem, doordat de NS als aanbieder van al die stationsactiviteiten tevens mededinger is bij het verwerven van opdrachten in het kader van die spoorconcessies. Daar zit een weeffout in het systeem. Gebleken is dat zij te laat en onvolledig informatie verstrekte. Aangezien er geen sprake is van een goede marktwerking vinden wij het heel goed om te onderzoeken hoe je in de toekomst met die stationsactiviteiten zou moeten omgaan, zodat je die perverse prikkel eruit kunt halen. Dat is goed voor de reiziger.

De **voorzitter**:
Gaat u verder.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Dat was het.

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. De heer Huges, de CEO, is weggestuurd door de raad van commissarissen en de minister van Financiën. Dat is terecht gebleken. Daar steunt iedereen hem in. Er zijn gelukkig niet meerdere bestuursleden die op de hoogte waren van deze onverkwikkelijke zaak. Ook het ministerie bleek hierin geen rol te hebben. Dat doet mij deugd en daar ben ik blij om. Er komt nog wel een nader onderzoek, ook met wederhoor. Ik ben benieuwd wat daar uitkomt, maar voorlopig blijken er geen andere ernstige misstanden op het ministerie of bij de top van de NS te zijn. Dat stelt mij voorlopig gerust. Dit debat is in die zin niet heel spannend geworden.

Ik ben ook heel blij met de toezegging van de minister van Financiën dat er geen cent aan regelingen, geen pensioenstortingen, geen doorbetalingen en geen handdrukken blijken te zijn. Ik noem maar even het lijstje, dat er niet linksom of rechtsom toch weer bepaalde voordelen heengaan. Het is gewoon stopzetting van salaris, punt uit. Het is eigen schuld, dikke bult. Ik ben er blij om dat de minister van Financiën dat helder heeft toegezegd.

Er komt ook onderzoek of een toekomstvisie over hoe het spoor in Nederland verdergaat. Wat ons betreft is marktwerking niet de manier om naar het spoor te kijken. Volgens

ons is er geen echte markt. Daarover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de markt op het spoor vooral bestaat uit concurrerende staatsbedrijven en derhalve geen echte markt genoemd kan worden;

constaterende dat de door de EU nagestreefde marktwerking op het spoor is mislukt;

verzoekt de regering, het pad van marktwerking en aanbestedingen op het spoor te verlaten, de NS en ProRail opnieuw samen te voegen en deze onder directe verantwoordelijkheid van het ministerie te plaatsen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 204 (28165).

De heer **Bashir** (SP):
Voorzitter. Wetsovertreding, fraude, smeergeld, dat zijn harde conclusies, met grote gevolgen. Er zijn gevolgen voor de reiziger, want die krijgt een slechter aanbod. Er zijn gevolgen voor de werknemers, want zij hebben keihard gewerkt en de concessie gewonnen en uiteindelijk krijgen zij niet wat zij verdienen. Er zijn gevolgen voor de belastingbetaler, want die zou 150 miljoen extra binnenkrijgen, doordat er 2 miljard euro met de concessie gemoeid was en daarover rendement behaald zou worden. Dat betekent dus ook minder dividend voor de Staat. Dit is allemaal het gevolg van hoe we het systeem georganiseerd hebben; met marktwerking tussen staatsbedrijven en dat werkt niet. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er van een normale markt op het spoor geen sprake is, maar van verschillende staatsbedrijven die elkaar de loef proberen af te steken om een concessie te winnen;

overwegende dat de aanbestedingen van het spoor meer in het belang zijn van juristen dan van reizigers;

verzoekt de regering om een plan op te stellen om de regionale spoorconcessies gefaseerd weer bij het hoofdrailnet te voegen, waarbij ook rekening wordt gehouden met de wens van provincies,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 205 (28165).

De heer **Bashir** (SP):
En dan heb ik nog een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat NS voor 100% eigendom is van de Nederlandse Staat;

constaterende dat de afgetreden president-directeur van de NS meer dan een half miljoen euro per jaar verdiende;

overwegende dat een dergelijk inkomen bij NS maatschappelijk niet verantwoord is omdat omzet en inkomsten van NS worden opgebracht met geld van reizigers en omdat NS 100% eigendom is van de Staat;

verzoekt de regering om het beloningsbeleid van NS zodanig aan te passen dat de nieuwe president-directeur van NS maximaal het ministerssalaris verdient,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Bashir. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 206 (28165).

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overheid als enig aandeelhouder in de NS zich extra bewust moet zijn van zijn rol als toezichthouder;

overwegende dat de Algemene Rekenkamer aanbevelingen heeft gedaan over toezicht bij staatsdeelnemingen;

verzoekt de regering om de door de Algemene Rekenkamer voorgestelde maatregelen wat betreft ProRail en de NS zo snel mogelijk te implementeren en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 207 (28165).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat niet voldoende duidelijk is welke diensten NS bij aanbestedingen moet leveren aan concurrerende vervoerders op het spoor;

verzoekt de regering, te onderzoeken in hoeverre de geldende wet- en regelgeving moet worden verduidelijkt, zodat voor alle vervoerders helder is welke goederen, diensten en informatie NS of NS-dochters bij aanbestedingen en concessies van regionale lijnen dienen te leveren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 208 (28165).

Ik laat u even uw slotopmerking maken en daarna heeft mevrouw Van Veldhoven nog een vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik sluit mij aan bij rust en regelmaat, maar ik kan het niet laten om ook reinheid te noemen. Toiletten in de treinen zouden toch ook wel heel prettig zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat klinkt bijna als de bioindustrieopmerking, de reinheid van de toiletten!

Ik heb nog een vraag aan mevrouw Van Tongeren. Zij vindt het onduidelijk welke diensten allemaal geleverd moeten worden. Waarop baseert zij dat dit onduidelijk is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Op de eerste 25 bladzijden van het stuk van de ACM, waar de ACM een verdere interpretatie geeft van de wet. Die interpretatie is nog nooit door een rechter getoetst. Het is echter wel de ACM en het beroep daarop is ingetrokken. Er wordt echter een verdere verduidelijking gegeven. Als dat nu al nodig is, blijkt daar alleen al uit dat die artikelen in de wet — waarvan ik de nummers niet uit mijn hoofd weet — niet voldoende duidelijk zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Volgens mij is heel erg duidelijk dat de NS alle informatie waarover zij beschikt en die nodig is voor het doen van een goede aanbieding onafhankelijk, onpartijdig en gelijktijdig aan alle partijen moet verstrekken. Wat is daar onduidelijk aan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Moet je wel of niet een bieding doen als je bijvoorbeeld een wachtruimte voor machinisten nodig hebt en er binnen 150 meter van het station ook een ruimte commercieel te huren is? Volgens de ACM is dat niet het geval. Moet je wel of niet toegang voor gehandicapten tegen een concurrerende prijs aanbieden op het perron? Volgens de ACM in dit geval niet. Dat haal je niet uit de wettekst. Dat is een verdere interpretatie daarvan. Er ontstaat een mate van jurisprudentie. Daar wil ik graag duidelijkheid over. Misschien zijn er wel meer artikelen die voor verdere verduidelijking vatbaar zijn.

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor alle antwoorden op de vragen van de Kamer. Een belangrijke vraag van mij is nog blijven liggen en dat is een vraag aan de staatssecretaris. Hoe wordt het vertrouwen bij de vervoerders hersteld? Wij hebben vanavond gedebatteerd met het belang van de reiziger helder op het netvlies, maar er is iets echt fundamenteel misgegaan bij de aanbesteding in Limburg en naar mijn mening moet het vertrouwen tussen vervoerders onderling hersteld worden. Wat kan de staatssecretaris daartoe bijdragen?

Ik heb een motie en die zal ik nu voorlezen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de situatie in Limburg aanleiding geeft om opnieuw na te denken over de positie van de NS op terreinen waar zij moet samenwerken met concurrenten of waar concurrenten afhankelijk zijn van NS, zoals bij stations, samenloop en dienstregeling, ov-betaalsystemen en reisinformatie;

overwegende dat in het najaar de enquêtecommissie Fyra haar eindrapport zal opleveren, waarin ongetwijfeld aandacht zal worden besteed aan de positie van de NS;

verzoekt de regering, vanuit het publieke belang in het najaar de Tweede Kamer een notitie voor te leggen met voor- en nadelen van de huidige positionering van de NS en mogelijke optimalisaties en alternatieven, zodat daar een fundamenteel debat over gevoerd kan worden;

verzoekt de regering tevens, daarbij de positionering van spoorbedrijven in andere EU-lidstaten te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 209 (28165).

☐

De heer **Klein** (Klein):
Voorzitter. Wat mij betreft stond de positie van de NS in relatie tot aanbestedingen centraal in de discussie. Het ging ook over een gelijkwaardige positie op het hele speelveld, zoals al meerdere malen is genoemd. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de NS momenteel veel verschillende rollen heeft, waardoor de concurrenten van de NS niet alleen concurrent zijn, maar ook afhankelijk zijn van de NS als het gaat om de uitvoering van de concessie;

verzoekt de regering, een gelijk speelveld te realiseren;

verzoekt de regering tevens, de Tweede Kamer te informeren over de afweging bij onderscheidenlijke oplossingsrichtingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Klein. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 210 (28165).

De heer **Klein** (Klein):
Ik heb er verder geen behoefte aan om detective te spelen en te onderzoeken wat er is gebeurd, maar het was wel heel interessant om deze avond bij te wonen.

De **voorzitter**:
Dank u wel. Hiermee is er een einde gekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. De bewindspersonen hebben aangegeven direct te kunnen reageren op de ingediende moties. Ik geef het woord aan de minister van Financiën.

☐

Minister **Dijsselbloem**:
Voorzitter. Ik heb de moties nog niet allemaal, maar dat gaat nu gebeuren. Ik concentreer me op de moties, want daarin zit de hele discussie besloten.

De eerste motie, op stuk nr. 200, is voor ons teleurstellend, maar daar hoeft u zich niks van aan te trekken. Volgens mij hebben we namelijk vier brieven aan de Kamer gestuurd en hebben we meer dan 180 vragen beantwoord. In dit debat hebben we ook antwoord gegeven op vragen als "wie wist het wanneer en waarom", "wie heeft u geïnformeerd en wie niet", et cetera. Aan het einde van het debat moet je dan tot politieke conclusies komen, althans, dat ligt voor de hand. Met deze motie wordt eigenlijk weer teruggegaan naar het begin van het debat, want de indieners willen de informatie nog een keer krijgen. Wij hebben naar beste eer en geweten alle vragen over alle tijdstippen, rapporten en informatie beantwoord. Ik denk dat aan deze motie geen toegevoegde waarde te ontlenen valt. Daarom ontraad ik de motie. Als er naar het oordeel van de indieners nog vragen niet beantwoord zijn, zijn we graag bereid die te beantwoorden. Maar om nu in algemene zin te vragen om alle informatie die we al hebben geboden, nog eens te bieden, gaat me te ver. Dat heeft geen toegevoegde waarde. Ik ontraad de motie.

In de tweede motie, op stuk nr. 201, wordt de regering verzocht, de Kamer halfjaarlijks te informeren over de voortgang van verbetermaatregelen tot het moment dat interne procedures op orde zijn. Ik laat het oordeel aan de Kamer. Ik heb er geen moeite mee. Dit suggereert misschien dat we pas over een halfjaar bij de Kamer terugkomen, maar we zullen de Kamer stap voor stap informeren over onderzoeken die nu nog lopen en worden afgerond. Daar zullen we de Kamer over informeren. We zullen de Kamer ook informeren over de conclusies die we daaruit trekken, bijvoorbeeld over de inrichting van compliance en integriteit in de organisatie. Over dit alles zullen we met een zekere regelmaat bij de Kamer terugkomen, totdat de Kamer vindt dat ze wel klaar is met de voortgangsrapportages. Dat lijkt me prima.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat halfjaarlijkse was indicatief. Het gaat erom dat we regelmatig en goed op de hoogte worden gehouden van de stappen.

Minister **Dijsselbloem**:
Daartoe zijn we graag bereid. Ik laat het oordeel dus aan de Kamer.

Dan kom ik op de motie op stuk nr. 202, van mevrouw Van Veldhoven en mevrouw De Boer. Deze motie gaat over het onderzoek naar de interne bedrijfscultuur, de procedures en de compliance. Dat is al gegund aan Alvarez & Marsal, een onafhankelijk onderzoeksbureau. Alvarez & Marsal doet dit onderzoek in opdracht van de raad van commissarissen. Het rapporteert rechtstreeks aan de raad van commissarissen en kan dit onafhankelijk doen. Wij hebben meegekeken naar de opdracht. Als het de indieners van de motie extra waarborgen geeft voor de kwaliteit van het onderzoek, ben ik bereid om als medeopdrachtgever op te treden. Ik zeg wel "medeopdrachtgever". Ik vind niet dat we de raad van commissarissen uit zijn verantwoordelijkheid moeten duwen en dat we die verantwoordelijkheid moeten overnemen. Ik ben wel bereid om ook de verantwoordelijkheid voor dit onderzoek te dragen. Ik begrijp het als de indieners mij willen aanspreken op de kwaliteit en de uitkomsten van het onderzoek. Ik ben dus bereid medeopdrachtgever te zijn. Als we het woordje "mede" kunnen toevoegen, laat ik het oordeel over de motie aan de Kamer.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik kijk even naar mevrouw De Boer, maar ik ben heel erg blij met deze toezegging van de minister. Laten we dat toevoegen en op die manier de zaak voortzetten.

Minister **Dijsselbloem**:
En dan zullen we u ook informeren over de onderzoeksopdracht en de uitvoering, want dat vraagt de motie ook. Daar heb ik uiteraard geen bezwaar tegen.

Dan kom ik op de motie van mevrouw De Boer en mevrouw Van Veldhoven op stuk nr. 203. De motie van mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 209 wil ik daarbij tevens behandelen, omdat naar mijn gevoel beide moties gaan over hetzelfde onderdeel van het debat. De Kamer wil namelijk gewoon een opvatting van het kabinet over wat er gaat gebeuren met de NS, de structuur en de inrichting van de NS, de ambities van de NS en waar de NS nog wel en niet actief in gaat zijn, en dat allemaal om de grote risico's die nu aantoonbaar bloot zijn komen te liggen te adresseren. Het kabinet komt met die opvatting. Dat wordt uiteraard na de zomer. Ik denk dat beide moties daarover gaan. In mijn ogen vergt dat geen nieuw, onafhankelijk, extern onderzoek. Ik vind gewoon dat het kabinet, na gesproken te hebben met partijen die er een opvatting over hebben, waaronder de NS en andere vervoerders maar eveneens de provincies die er ook een verantwoordelijkheid en betrokkenheid bij hebben, met een opvatting moet komen. Wij zullen dat niet smal maar breed doen. Wij zullen laten zien waar de kwetsbaarheden zitten, zo begrijp ik ook de motie van mevrouw De Boer en mevrouw Van Veldhoven. Er moet echt gekeken worden naar hoe de verschillende activiteiten in elkaar zitten en hoe ze zich tot elkaar verhouden, naar de juridische context en naar de geldstromen. Daarmee leg je de risico's bloot. Dat zullen we dus allemaal laten zien en beschrijven. Daarna zullen we verschillende opties en voor- en nadelen langslopen om na te gaan hoe je die zou kunnen adresseren.

Ik kan ook toezeggen dat de positie van NS Stations en de gedachte die mevrouw Dik-Faber inbracht ten aanzien van het aanbesteden van stations en trajecten gezamenlijk daarin meegenomen en beschreven zullen worden met de voor- en nadelen, zonder dat we overigens gaan sturen op deze uitkomst. We gaan dus echt breed kijken naar de verschillende opties om die risico's te adresseren en ervoor te zorgen dat er echt een gelijk speelveld komt, ook vanuit de inrichting en de rol en taakopvatting van de NS. Dan komen we daarover met een kabinetsstandpunt. Dat zullen we dus breed aanvliegen maar wel voorzien van een kabinetsopvatting. We trekken uiteindelijk wel een conclusie en dan kan de Kamer op basis van de brede brief die wij haar sturen het debat voeren om na te gaan of zij onze conclusie deelt. Zo zou ik het willen doen.

Het enige aspect van de motie van mevrouw De Boer en mevrouw Van Veldhoven dat ik niet zou willen overnemen, betreft het onafhankelijke externe onderzoek. Er liggen al veel onderzoeken. Als het nodig is om bepaalde aspecten verder uit te diepen, kunnen we daar nog verder onderzoek naar laten doen, maar ik ga niet deze opdracht helemaal uitbesteden. Dat vind ik ook niet juist. Het kabinet moet in beeld brengen waar de kwetsbaarheden zitten. Zitten die in de structuur, in de inrichting of in de taakopvatting van de NS en hoe gaan we die nou adresseren? Dus ik vind het een opdracht aan het kabinet en niet aan een onafhankelijk extern onderzoeksbureau, hoewel ik niet uitsluit dat we op onderdelen nog onderzoek moeten doen. Ik ben ook bereid met de Kamer daarover te spreken. Als zij aangeeft te willen dat bepaalde aspecten nog eens worden uitgediept, naast de rapporten die er al liggen, dan ben ik bereid dat te doen, maar deze brede opdracht, visieontwikkeling, zo men wil, ga ik niet uitbesteden aan een derde. Dat is mijn enige kanttekening.

Als de indieners het daarmee eens zijn, kan ik de motie op stuk nr. 203 oordeel Kamer laten. Voor de motie van mevrouw Dik-Faber op stuk nr. 209 geldt dan hetzelfde want die gaat ook over de brede opdracht aan het kabinet, de voor- en nadelen, positionering, alternatieven et cetera.

De **voorzitter**:
Beide moties oordeel Kamer met de door de minister gemaakte opmerkingen erbij.

Minister **Dijsselbloem**:
Ja.

Mevrouw **De Boer** (VVD):
Ik heb even heel snel overlegd met de mede-indiener. We overwegen het gestelde in de motie over het extern onderzoek te laten vervallen, maar we hechten er dan wel aan dat het vorige onderzoek van tafel gaat. Gegeven de nieuwe feiten die afgelopen vrijdag boven tafel zijn gekomen en de conclusies die de ACM trekt, willen we ook inzicht in de geldstromen. Dus we moeten echt heel veel feiten op tafel krijgen. Als de minister bereid is dat onderzoek zelf te doen, juich ik dat van harte toe en als er op delen meer onderzoek nodig is, moet dat ook gebeuren. Laten we dat allemaal niet uit de weg gaan, maar met een open blik bekijken hoe we het voor de toekomst goed kunnen regelen.

Minister **Dijsselbloem**:
Akkoord.

Ik behandel nu alleen nog de moties op stuk nrs. 206 en 207 De overige moties gaan meer over de marktordening en dergelijke; die bespreekt de staatssecretaris.

De motie op stuk nr. 206 gaat over het beloningsbeleid. Die motie stelt eigenlijk dat de NS onder de Wet normering topinkomens moet vallen. De opvatting van het kabinet is dat dit geldt voor de overheid en voor semipublieke organisaties, zoals in die wet is vastgelegd. Staatsdeelnemingen zijn bedrijven. We hebben echt gekozen voor de ondernemingsvorm. Weliswaar zijn wij, om bepaalde redenen, de enige aandeelhouder, maar het is wel een bedrijf en moet dus ook gerund worden als een bedrijf. Daar geldt dus een apart beloningsbeleid. Dat beleid is al fors gematigd ten opzichte van het verleden. Dat beloningsbeleid zullen we hanteren. Ik ontraad de motie dus.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil nog iets vragen over ProRail. Vandaag was in het nieuws dat daar een externe is ingehuurd voor een bedrag dat vele malen hoger is dan in de wet over de normering van topinkomens staat. Zou ProRail aan die wet moeten voldoen, volgens de minister?

Minister **Dijsselbloem**:
Ik laat die vraag graag aan de staatssecretaris. Dit is een beleidsonderdeel en dat valt onder de staatssecretaris. Het lijkt me correct dat zij daarop ingaat.

De **voorzitter**:
De vraag is dus aan de staatssecretaris of zij hier zo op terug wil komen.

Minister **Dijsselbloem**:
Ik heb er ook geen informatie over, dus ik kan de vraag ook niet beantwoorden.

De motie op stuk nr. 207 was van mevrouw Van Tongeren. Mevrouw Van Tongeren had het rapport van de Algemene Rekenkamer in de hand en wil dat nu unverfroren invoeren. Mijn verzoek aan haar is om die motie aan te houden en eerst het debat te voeren over het rapport en de staatsdeelnemingen. Als ze de motie toch in stemming brengt, dan ontraad ik haar. Dan is het namelijk een vluggertje, wat ik overigens niet respectloos bedoel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik hoorde toch van de minister dat hijzelf al een aantal van de aanbevelingen in de nota heeft staan. Maar goed, ik houd de motie aan en dan behandelen we haar na het debat. Ik dacht dat de nood aan de man was en dat we dit wat betreft ProRail en NS snel zouden moeten regelen, maar blijkbaar vindt de minister dat die twee weken ook nog wel kunnen.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Tongeren stel ik voor, haar motie (28165, nr. 207) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

☐

Staatssecretaris **Mansveld**:
Voorzitter. Ik ga eerst in op een aantal moties. Vervolgens heb ik nog twee vragen te beantwoorden en wil ik nog een slotopmerking maken.

Allereerst ga ik in op de motie op stuk nr. 204 van de heer Madlener. Ik heb het net ook al tegen hem gezegd en we hebben het hier al meerdere malen over gehad. Ik verwacht eerlijk gezegd ook, de heer Madlener kennende, dat we het hier nog wel een aantal keren over zullen hebben. We hebben echter een aantal besluiten genomen in de Lange Termijn Spooragenda. Ik ontraad de motie dan ook.

In de motie op stuk nr. 205 wordt verzocht om een plan op te stellen om de regionale spoorconcessies gefaseerd weer bij het hoofdrailnet te voegen. Daarvoor geldt een gelijkluidend antwoord. We hebben bij de Lange Termijn Spooragenda besproken hoe we het inrichten, welke afspraken we maken en wat we voor welke periode onderhands aan de NS gunnen. Het zou een zeer grote stap zijn om de decentralisaties ongedaan te maken. We hebben in de Lange Termijn Spooragenda ons beleid nog bevestigd en ik zie geen aanleiding om die lijn te herzien. Ik ontraad deze motie dan ook.

De motie-Van Tongeren op stuk nr. 208 gaat over onderzoek naar de geldende wet- en regelgeving. Ik denk dat het belangrijk is dat je onderzoekt of er verduidelijkingen mogelijk zijn. Dat kan ook helpen om rust en regelmaat te geven. Ik had van mevrouw Van Tongeren niet anders verwacht dan dat de reinheid en de toiletten gecombineerd werden. Dat heb ik actueel in mijn hoofd. Een onderzoek vind ik geen probleem. Ik laat dit dan ook aan het oordeel van de Kamer.

De motie op stuk nr. 210 van de heer Klein moet ik ontraden. We hebben vorige week in een debat en ook in een VAO bekeken hoe we met een aantal zaken om moeten gaan. Daarin hebben we aantal keuzes gemaakt en daarin hebben we ook een aantal zaken anders neergezet voor de wet. Dit debat hebben we dus eigenlijk net gevoerd. Daarom ontraad ik de motie.

Vervolgens zijn er nog twee vragen gesteld. Hoe kan het vertrouwen bij de vervoerders terugkomen? Van de week hoorde ik op televisie iemand van de vakbond zeggen dat de wereld van aanbestedingen een kei- en keiharde wereld is. Dat betekent in feite grote spanningen tussen een klein aantal partijen en spanning of je de aanbesteding wint of niet.

Ik vind het belangrijk — en daar moet ik de heer Van Helvert citeren, want die zei dat hier als eerste in de tweede termijn — dat de reiziger vooropstaat. Uiteindelijk doen wij het voor de reiziger. Ik heb op dit moment geen oordeel over de manier waarop iedereen het invult, maar alle partijen moeten gezamenlijk staan voor mobiliteit van deur tot deur. Dat betekent dat de NS die rol serieus moet oppakken, maar ook de andere vervoerders en alle andere partijen die erbij zijn betrokken, ook bijvoorbeeld ProRail. Daarvoor werken wij samen in het NOVB en de Landelijke OV en Spoortafel. Bij die laatste zie ik veel resultaten. Ik vind dat het NOVB best nog wel een tandje beter mag. Ik hoor de cri de coeur van de ChristenUnie. Het is belangrijk dat wij elke keer weer opnieuw laten zien dat wij een gemeenschappelijk belang hebben en dat er geen enkele partij is met een individueel belang binnen dit speelveld. In die zin zal ik daarop blijven sturen. In de concessie voor de spoorwegen waar ik zelf over ga en waar ik afspraken over heb gemaakt, heb ik dat opgenomen. Ik heb de ChristenUnie goed gehoord en ik zal me daar ook voor inzetten. Ik vind dat geen enkele partij zich aan dat doel mag onttrekken.

Dan de interimmer bij ProRail, over wie vandaag nieuws was. De bezoldiging van de interim-directie valt niet onder het bezoldigingsbeleid. Overigens valt het bezoldigingsbeleid van ProRail onder de WNT. Ik heb dat ook gemeld naar aanleiding van de bezoldiging van de CEO, die hier aan de orde is geweest. De overeenkomst wordt voor de interimmer door ProRail zelf aangegaan. In dit verband is gebruikgemaakt van een interim-financieel directeur in verband met een personele wisseling en opvang voor een beperkte tijd. Ik hoef hiervoor als aandeelhouder geen toestemming te verlenen, maar zoals ik al heb gezegd: ProRail binnen de WNT. Ik zal als aandeelhouder van ProRail ook hiervoor aandacht vragen bij de directie van ProRail.

De heer **Bashir** (SP):
Ik heb ook begrepen dat hierover een rapport is van PwC, bij ProRail. Moet de staatssecretaris ons daar nog iets over vertellen?

Staatssecretaris **Mansveld**:
Als ik zou weten over welk rapport het gaat, zou ik die afweging kunnen maken. Ik ga dus eerst op zoek naar een rapport van PwC. Ik zal navraag doen waar dat rapport over gaat, of het intern is aan ProRail en of ik dat met de Kamer zou moeten delen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
De stemmingen over de ingediende moties zullen volgende week dinsdag plaatsvinden. Ik dank iedereen voor zijn belangstelling en de bewindspersonen voor hun komst naar de Kamer.